

# La Chambre de Compensation des Frets Charbonniers

THESE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue le 26 novembre à 4 heures 30

PAR

**ALFRED RICHET**

LICENCIÉ ÈS-LETTRES

---

*Président :* M. TRUCHY, Professeur.

*Suffragants :* MM. WAHL, Professeur.

RIPERT, Professeur.

PARIS

LES PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE

49, BOULEVARD SAINT-MICHEL, 49

---

1923



**LA CHAMBRE DE COMPENSATION**

**DES**

**FRETS CHARBONNIERS**



Digitized by the Internet Archive  
in 2026

[https://archive.org/details/IA41547503\\_0042](https://archive.org/details/IA41547503_0042)

# La Chambre de Compensation des Frets Charbonniers

THESE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue le 26 novembre à 4 heures 30

PAR

**ALFRED RICHET**

LICENCIÉ ES-LETTRES

---

*Président :* M. TRUCHY, Professeur.

*Suffragants :* MM. WAHL, Professeur.

RIPERT, Professeur.

PARIS

LES PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE

49, BOULEVARD SAINT-MICHEL, 49

---

1923

La Faculté n'entend donner aucune approbation  
ni improbation aux opinions émises dans les thèses;  
ces opinions doivent être considérées comme propres  
à leurs auteurs.



## AVANT-PROPOS

*Parmi les personnes qui ont bien voulu nous donner des renseignements précieux à tous égards, nous devons des remerciements particuliers à MM. P. E. Aicard Thoumyre, Administrateurs, et à M. Nobel, Président du Conseil de la Chambre des Compensations des Frets ainsi qu'à M. Delattre du Bureau des Charbons. Nous remercions également d'une façon spéciale M. Pelletier, Secrétaire général du Syndicat des Importateurs de Charbons en France qui a bien voulu nous communiquer des documents de première importance. Qu'ils veuillent bien accepter ici le témoignage de notre reconnaissance.*

## INTRODUCTION

Le ravitaillement en charbon pendant la guerre a été pour la France, l'objet d'une constante préoccupation. Les différentes nécessités auxquelles il fallait faire face étaient en effet multiples : c'étaient la satisfaction des besoins de l'armement, le maintien de l'activité industrielle, les besoins des consommateurs. Dès le début, le problème se présente comme particulièrement difficile à résoudre. Si, en effet, à l'origine tout au moins, la guerre se traduit par une réduction importante de la consommation, on se trouvait d'autre part en présence d'une production de plus en plus restreinte : la totalité du bassin du Nord et une partie de celui du Pas-de-Calais étaient envahis d'une part, et, d'autre part, la main d'œuvre se trouvait très diminuée, en qualité et en quantité, par la mobilisation des ouvriers mineurs. Quelques chiffres suffisent à montrer la gravité de la situation. En 1913, la production de nos bassins était montée à 41.000.000 de tonnes ; dans les cinq premiers mois de la guerre, du 1<sup>er</sup> août au 31 décembre 1914, elle tombait à 6 millions au lieu de 17 qu'elle aurait dû atteindre normalement.

Or, de tout temps, la production française n'avait pas suffi aux besoins de la consommation et il avait fallu faire appel à l'importation qui, en 1913 avait fourni 22.000.000 de tonnes, réparties de la façon suivante : 4 millions provenant de la Belgique, 7 de l'Allemagne et 11 de l'Angleterre. Des deux premiers de nos fournisseurs, il n'y avait évidemment plus rien à attendre, seule, l'Angleterre, pouvait nous expédier du charbon et, du coup, l'importation se trouvait réduite, du 1<sup>er</sup> août au 31 décembre 1914 à 4 millions au lieu de 9 qu'elle aurait dû atteindre. En cinq mois, nous n'avions donc que 10 millions de tonnes disponibles au lieu des 26 de l'année précédente. Les stocks qui avaient été constitués en temps de paix suffisaient à peine à combler la différence. Des mesures s'imposaient.

Elles pouvaient être de deux sortes : il fallait chercher à intensifier la production nationale par une meilleure exploitation des bassins qui nous restaient, par le rappel des mineurs mobilisés, par une plus judicieuse répartition du combustible existant et une amélioration des transports. Toute une série de mesures furent prises par le Gouvernement, d'accord avec le Comité central des Houillères de France et les Compagnies de chemin de fer. L'examen détaillé de ces mesures nous entraînerait hors de l'objet de notre étude. Qu'il nous suffise de constater qu'elles produisirent les meilleurs résultats

Malgré tout, la production nationale demeurerait, bien entendu, au-dessous des besoins de la consommation. La nécessité se faisait donc sentir d'activer,

dans toute la mesure du possible, nos importations en combustible demandées cette fois-ci presque exclusivement à un seul fournisseur, l'Angleterre. Mais, dès lors, parallèlement au problème du charbon, et le dominant, s'en posait un nouveau, celui du transport maritime : la question des frêts charbonniers apparaissait et prenait très vite une importance de tout premier plan pour le pays.

Or, la valeur du fret avait elle-même augmenté dans des proportions considérables pour de multiples raisons. En premier lieu il fallait enregistrer une diminution importante du tonnage mondial, ce qui déterminait une restriction des offres ; en second lieu, la demande de transports accusait au contraire une augmentation sérieuse, non seulement en ce qui concernait le charbon, mais encore pour quantité d'autres denrées dont certaines de première nécessité, comme le blé, pour lesquelles se manifestait l'obligation d'une importation plus active qu'en temps de paix. La loi de l'offre et de la demande, s'exerçant normalement, devait par conséquent, déterminer une hausse considérable des prix du fret. A cette raison primordiale, s'en ajoutaient d'autres, qui avaient aussi leur importance : la cherté des assurances, conséquence des risques de guerre, la hausse des salaires d'équipage. A toutes ces causes naturelles, s'en superposaient d'autres artificielles, mais qui n'en étaient pas moins déterminantes. Là, comme dans d'autres domaines, on put assister aux exagérations manifestes de certains spéculateurs, véritables « champignons de guerre », qui profitaient de la situation

pour réaliser des bénéfices tels que, dans certains cas, la valeur du navire se trouvait couverte par deux ou trois voyages.

Là comme ailleurs, également, la guerre ayant bouleversé l'équilibre normal des lois économiques, une intervention de l'Etat apparut très vite comme indispensable. Mais, pour être efficace, cette intervention supposait l'accord entre les gouvernements britanniques et français étant, dans une certaine mesure, subordonnée aux dispositions prises au pays de production Cet accord sera finalement réalisé mais après avoir été précédé d'inévitables tâtonnements, conséquence de l'imprévision générale quant à la durée des hostilités. Dans cette période de mise au point, plusieurs phases successives peuvent être distinguées dont nous allons présenter rapidement l'énumération, quitte à y revenir ensuite plus en détail.

La première phase va du début de la guerre à avril-mai 1916. C'est une période d'action non concertée ou mal concertée ; l'Angleterre entrant déjà dans la voie de la taxation et de la réquisition, et la France de son côté, se bornant à des palliatifs successifs. Les difficultés rencontrées démontrent aux deux pays la nécessité d'aboutir et on arrivera finalement à un accord qui sera l'accord franco-anglais du 25 mai 1916. Cet acte sera précédé en France de la loi du 22 avril 1916 sur la taxation des charbons et la limitation des frets, et, en Angleterre, de nombreuses négociations entre les armateurs et le Board of Trade. Ce nouveau régime dure de mai 1916 à mai 1917. Là s'ouvre une troisième période.

Les frets augmentant constamment, il deviendra impossible de s'en tenir aux prix fixés par les taxations successives, et on autorisera l'importateur à faire état du prix réel de revient du fret. Mais ce nouveau régime, plus équitable en droit, conduira à des calculs extrêmement compliqués et inabordables pratiquement pour les consommateurs de charbon qui seront ainsi dans l'impossibilité de contrôler les prix qui leur seront demandés. C'est alors que l'on en viendra à l'idée de la péréquation des prix du fret et à celle de la compensation. Ce dernier régime, issu, après de longs pourparlers, de l'arrêté du 15 juin 1918, subsistera jusqu'à l'armistice et se prolongera même jusqu'à la fin de 1920, la crise étant loin d'être résolue. Il fera l'objet tout spécial de notre étude. Mais nous croyons utile, avant d'aborder son examen, et, pour bien situer la portée de nos explications, d'envisager brièvement les régimes qui l'ont précédé.

## CHAPITRE PREMIER

### LE REGIME DES FRETS ANTERIEUREMENT A LA CREATION DE LA CHAMBRE DES COMPENSATIONS

Comme nous l'avons indiqué à la fin de notre introduction, nous allons passer successivement en revue les différentes phases par lesquelles est passée la réglementation des frets avant que l'idée de la compensation soit venue apporter une mise au point nécessaire à cette question dont nous avons mesuré toute l'importance.

Notre but n'est pas d'entrer ici dans des détails qui sortiraient du cadre que nous avons assigné à cette étude ; nous nous proposons simplement de situer l'origine de la Chambre de compensation des frets par rapport aux événements qui l'ont précédée et ont amené sa création. Nous renvoyons les lecteurs que cette question spéciale intéresse au volume si documenté publié par M. Sardier, sur *Le ravitaillement en charbon pendant la guerre* (1), volume dont

---

(1) Sardier. *Le ravitaillement en charbon pendant la guerre*. Paris, Emile Larose 1920.

nous avons mis la documentation largement à contribution.

*1<sup>re</sup> période 2 août 1914 — 25 mai 1916*

Les difficultés qui aboutirent à la nécessité d'un accord franco-britannique sont magistralement mises en lumière dans l'exposé des motifs du projet de loi présenté par le Gouvernement le 21 octobre 1915 à la Chambre et qui est devenu par la suite la loi du 22 avril 1916 sur la taxation des charbons et des frets : Quelques unes des indications que l'on va lire ont déjà été relevées par nous dans notre introduction : il ne nous a pas paru inutile d'y revenir à nouveau pour l'intelligence des développements qui vont suivre :

« On sait, lit-on dans l'exposé des motifs que la production houillère de la France n'a jamais été égale à sa consommation. En 1912, sur une consommation d'environ 60 millions de tonnes (60.667.000), la production nationale ne représentait qu'un peu plus des deux tiers (41.145.000 tonnes y compris les lignites), le surplus étant fourni par l'importation anglaise, allemande et belge. Mais, grâce au faible prix de revient dans les pays importateurs et aux prix très bas des frets pendant les années qui ont précédé la guerre, les charbons étrangers n'atteignaient pas, dans les régions frontalières ou dans le rayon de pénétration des ports, des cours plus élevés que le charbon national. L'équilibre des prix s'établissait ainsi de façon naturelle.

« La guerre a complètement modifié cette situation. Certes, elle a réduit la consommation dans des proportions importantes. Mais elle a réduit la production dans une mesure plus importante encore, la totalité du bassin du Nord et une partie du bassin du Pas-de-Calais s'étant trouvées dès le début des hostilités et se trouvant encore en la possession de l'ennemi. Le dernier relevé mensuel, celui du mois d'août, accuse une production de 1.675.000 tonnes, représentant une production annuelle de 20 millions de tonnes. D'autre part, l'importation belge et allemande ayant cessé, c'est à l'Angleterre qu'il a fallu demander la totalité ou la quasi-totalité du surplus. Il s'ensuit que l'importation anglaise, qui se chiffrait en 1912 par 10 millions de tonnes environ (9.949.000), dépassera sans doute 20 millions de tonnes en 1915. Elle représente, pour le trimestre juillet-septembre, une moyenne mensuelle de 1.900.000 tonnes environ et l'on peut prévoir qu'elle est destinée à s'accroître encore.

« La consommation, à l'heure actuelle, s'alimente donc pour plus de moitié de combustibles importés d'Angleterre. Mais ce qui donne à cette situation une gravité particulière, c'est qu'entre les charbons extraits du sous-sol français et les charbons importés d'Angleterre l'équilibre des prix n'existe plus.

« Tous les éléments qui concourent à former le prix du charbon importé d'Angleterre en France ont, en effet, subi, par une conséquence directe de l'état de guerre des variations importantes. Les cours sur le carreau des mines anglaises ont augmenté dans une

mesure sensible. Les frets ont monté dans une mesure considérable. Le transport d'une tonne de charbon de Cardiff à Rouen, qui coûtait avant la guerre 5 sh. 6, coûtait au 10 octobre 16 sh. 6 et a coûté jusqu'à 18 shillings. Le transport de Cardiff à Marseille, qui coûtait 8 fr. 50 coûte actuellement 45 fr. Dans les ports obligés de faire face, avec une main d'œuvre raréfiée, à une importation dont l'ampleur avait plus que doublé — et qui s'est trouvée, d'ailleurs en fréquente coïncidence avec de considérables et brusques apports de denrées différentes — les déchargements ont subi des lenteurs inévitables. Les importateurs ont été ainsi condamnés à de lourdes surestaries, dont le taux s'est aggravé en proportion du fret et qui venait s'ajouter à lui. Il convient de remarquer que l'insuffisance de wagons aux quais des ports est venue souvent rétroagir sur les déchargements eux-mêmes, et que, pour les cargaisons empruntant la voie fluviale, les tarifs de remorquage, qui ne sont pas fixes comme les tarifs de chemins de fer, devaient nécessairement s'élever. »

Les différentes mesures prises par les gouvernements français et britanniques sont ensuite étudiées dans l'exposé des motifs. Il est utile, en effet, d'en dire un mot : en Angleterre, dès le 13 mai 1915, une décision de la Chambre du Conseil (Order in Council) avait interdit l'exportation de charbons, sauf pour les possessions anglaises et les pays alliés. L'exportation était soumise au contrôle de l'Etat par la nécessité d'obtention d'une licence. Cette décision est connue sous le nom de Coal licensing order.

Le 29 juillet 1915, une loi, dite loi Runciman, ou encore Coal limitation Act, taxait le prix du charbon à la mine en ce qui concernait le charbon consommé à l'intérieur ; et, pour éviter que le charbon anglais ne fût alors de préférence exporté, une nouvelle décision de la Chambre du Conseil du 3 août 1915, interdisait purement et simplement l'exportation du charbon anglais, sauf pour les possessions britanniques. Cette mesure, dont les conséquences auraient été désastreuses pour la France fut d'ailleurs aussitôt rapportée, en ce qui la concernait, sur les instances du Gouvernement de la République, et la législation en vigueur resta, pour notre pays, celle de l'Order in Council du 10 novembre 1915.

De son côté, et à la même époque, l'Etat français s'efforçait d'enrayer la crise charbonnière menaçante : ses efforts portaient sur deux points : l'amélioration des transports, pour parer à la crise de quantité et l'institution d'un organisme de ravitaillement et de distribution pour obvier à la hausse des prix :

« Le Gouvernement français, dit le même exposé des motifs, s'est appliqué depuis un an, avec une activité incessante, à augmenter la capacité de réception et les moyens de déchargement de nos ports en créant de nouvelles places à quai, de nouveaux ap pontements, de nouvelles voies, en augmentant le nombre des engins mécaniques, en faisant appel à toute la main-d'œuvre disponible. Cet effort, qui était le plus urgent, puisqu'il devait parer à la plus dangereuse des crises, c'est-à-dire à la crise de quan-

tité, a agi en même temps sur les prix, puisqu'il a déterminé la diminution, ou, tout au moins, prévenu une nouvelle aggravation des surestaries.

« Les administrations de la guerre et des travaux publics, de concert avec le réseau de l'Etat et les compagnies de chemins de fer essaient par tous les moyens, d'accroître le matériel roulant en service, d'en abrégér la rotation, de mettre fin aux immobilisations inutiles. Enfin, sans avoir pu assigner aux tarifs de remorquage une fixité absolue, l'administration s'est efforcée de ne les laisser s'élever que dans la mesure où l'augmentation même des cours du charbon pouvait justifier cette hausse. »

Mais l'amélioration des transports n'eût pas suffi à parer à la crise de quantité ; les stocks qui existaient, variables pour chaque catégorie de consommateurs, représentaient pour certaines un minimum de trois mois ; on prévoyait par suite une crise imminente qu'il fallait à tout prix conjurer.

C'est alors que les Pouvoirs publics pensèrent à l'Administration des Chemins de fer de l'Etat comme à un organisme, susceptible de concourir mieux que tout autre au ravitaillement en combustibles, de la population civile et par là même réfréner une hausse excessive des cours.

Le choix d'un tel organisme pour une telle fonction peut paraître à première vue surprenant ; on en saisira plus facilement l'opportunité si l'on songe que le réseau de l'Etat avait déjà l'habitude de conclure d'importants marchés pour l'importation des charbons nécessaires à ses propres services et qu'en tout

état de cause, les approvisionnements ainsi constitués eussent trouvé leur emploi immédiat dans les besoins de ces services au cas où, par extraordinaire, les circonstances les eussent rendus inutiles. En outre, ainsi que le fait observer M. Sardier (1) : « Si la crise de quantité n'existait pas encore en fait, la crise des transports n'était que trop réelle ; elle était cause d'une mauvaise répartition du charbon par la voie des chemins de fer. Aussi bien, les Chemins de fer de l'Etat avaient le gros avantage d'avoir leur réseau aboutissant à la plus grande partie des ports recevant du charbon anglais. Le rôle d'intermédiaire entre les importateurs et les consommateurs, qui leur incombait, se trouvait ainsi très facilité. »

C'est dans ces conditions qu'intervint le décret du 4 décembre 1914 qui stipule :

ARTICLE PREMIER. — Le Ministre des Finances est autorisé à faire aux Chemins de fer de l'Etat, à concurrence de 15.000.000 de francs au plus, des avances ayant pour objet de faciliter l'achat, l'importation, la répartition et la vente aux particuliers des charbons nécessaires au ravitaillement de la population civile pendant la durée des hostilités.

ARTICLE II. — Ces avances seront portées au débit d'un compte ouvert parmi les services spéciaux du Trésor sous ce titre « Avances aux Chemins de fer de l'Etat pour achat de charbon destiné au ravitaillement de la population civile pendant la durée de la guerre. »

---

(2) Op. cit. p. 11.

ARTICLE III. — Les Chemins de fer de l'Etat sont autorisés à utiliser le produit des ventes pour de nouveaux achats, mais à la fin des hostilités, le produit final des opérations successives devra être versé au Trésor.

ARTICLE IV. — Un décret réglera les formes dans lesquelles la comptabilité des opérations d'achat, d'importation, de répartition, de vente et de remboursement au Trésor, sera opéré par les Chemins de fer de l'Etat. »

Ce décret est intervenu à la date du 9 janvier 1915.

Le rôle ainsi rempli par le réseau de l'Etat était en quelque sorte complété par le fonctionnement d'une Commission de répartition des combustibles instituée auprès du Ministre des Travaux publics, le 15 février 1915 et dont la fonction constituait à examiner les commandes passées par les divers groupes de consommateurs, à juger de leur importance au point de vue de l'intérêt général et à déterminer un ordre de priorité dans les livraisons avec l'indication des moyens propres à donner satisfaction aux demandes légitimes présentées.

Mais la tâche de cette commission devint de jour en jour plus difficile. D'une part ses attributions présentaient un caractère particulièrement délicat ; d'autre part, l'approvisionnement en combustibles, se heurtant à des difficultés de plus en plus graves, compliquait encore son rôle.

C'est alors que, à la suite d'un rapport adressé le 12 avril 1916 au Ministre des Travaux publics, par le Directeur du réseau de l'Etat et le Directeur des

Mines, rapport dans lequel toutes ces difficultés étaient exposées avec vigueur, intervint la création du Bureau notional des charbons (B. N. C.).

Ce bureau qui, à l'origine, n'était qu'une sorte de Commission, mais dont l'importance s'accrut de jour en jour constitua essentiellement un organe de taxation et de contingentement.

C'était du reste le compte spécial du réseau de l'Etat qui recevait pour mission d'effecteur le montant des dépenses du B. N. C., dépenses qui s'étendaient aux fournitures de bureau, impressions et aux frais généraux des services. Ces frais généraux trouvaient d'ailleurs leur compensation audit compte spécial par le paiement par les importateurs de charbon d'une somme calculée à raison de 0 fr. 02 et 0 fr. 05 par tonne, somme versée au crédit du compte spécial.

L'effort réalisé par l'Etat français fut donc, on le voit, considérable; ces mesures toutefois demeureraient insuffisantes parce qu'elles n'atteignaient pas la cause principale de cherté du charbon, c'est-à-dire la hausse énorme des frets.

Les Chemins de fer de l'Etat, en présence de la pénurie des frets, avaient dû pour remplir le rôle qui leur avait été confié affréter eux-mêmes, pour l'importation des charbon anglais des vapeurs et des voiliers caboteurs, voire même des voiliers morutiers non affectés à la pêche.

« Tous ces efforts et toutes ces mesures, faisait observer l'exposé des motifs du projet de loi déjà cité, n'ont pu cependant apporter que des allègements

à la situation, et jusqu'à présent le Gouvernement s'est trouvé démuní de moyens d'action sur le plus important de tous les éléments de hausse, c'est-à-dire sur les cours du fret. Il est constant qu'en matière d'affrètement, la demande surpasse aujourd'hui l'offre. Toutes les péripéties de la guerre exercent un effet direct ou indirect sur un marché extrêmement sensible, comme ce fut le cas tout récemment pour un sible, comme ce fut le cas tout récemment pour le rappel de la flotte grecque marchande opérant dans les mers occidentales ou pour les réquisitions nécessitées par les événements d'Orient. On ne peut imaginer de remèdes à cette situation que dans des opérations ou dans des conventions qui excèdent la portée du présent projet de loi. Il suffira d'affirmer à nouveau que la rareté et le coût démesuré des frets demeurent pour les charbons la cause essentielle et jusqu'à présent irréductible d'une hausse qu'on peut évaluer, par rapport au prix de paix, à 20 ou 25 fr. pour les charbons importés par la Manche ou l'Océan, à 30 ou 35 fr. pour les charbons importés par la Méditerranée.

« Si les lois de l'orthodoxie économique s'étaient exercées dans toute la rigueur de leur jeu. on aurait pu craindre que ces cours du charbon importé n'exercassent une attraction toute puissante sur le cours du charbon national et quel'équilibre ne s'établît, comme en temps de paix, mais au niveau des prix les plus élevés. Cette conséquence a été évitée pour des raisons multiples, qu'il suffira d'indiquer rapidement: la sagesse des compagnies minières; l'influence

des prix fixés, pour les charbons réquisitionnés, par les commissions locales d'évaluation ; l'action continue de l'administration. Les prix des charbons aux mines françaises se sont élevés, sans doute, dans une proportion sensible, mais ils sont demeurés bien au-dessous des prix des charbons importés. La marge reste considérable et le consommateur conserve un intérêt de premier ordre à être pourvu en charbon français plutôt qu'en charbon importé.

« C'est donc en ce sens que s'est exercé naturellement l'effort des consommateurs et spécialement des gros consommateurs industriels. Bien des circonstances les favorisaient dans leur désir de s'assurer la plus large proportion possible de charbons français : la proximité des mines, l'existence de contrats, l'ancienneté de rapports d'affaires qui devaient survivre à la guerre, le mélange des capitaux et des administrations. Les industries travaillant pour la défense nationale pouvaient exciper, en outre, et elles l'ont fait souvent, de la nécessité d'assurer à leurs approvisionnements une sécurité et une stabilité particulières. Certains industriels, spécialisés dans des fabrications délicates, affirmaient d'autre part que leurs installations étaient réglées en vue de l'emploi de charbons spéciaux que les mines françaises pouvaient seules continuer à leur fournir. Enfin, par le jeu des réquisitions militaires, d'importantes quantités de charbons français étaient régulièrement prélevées soit au profit des services de l'intendance, soit au profit des compagnies de chemins de fer.

« La marge entre les prix du charbon national et

du charbon importé se trouvant assez forte pour couvrir les frais de transport même élevés, la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée avait intérêt, par exemple, à obtenir des réquisitions de charbons sur les mines du Pas-de-Calais, tandis que les chemins de fer de l'Etat, recevant le charbon anglais dans les ports de la Manche ou de l'Océan, le livraient à Saint-Chamas et à Saint-Louis-du-Rhône. Les forges de Trignac avaient intérêt à recevoir des charbons de Nœux, pendant que les importateurs de Saint-Nazaire livraient jusque dans la région de Saint-Etienne. » Toute règle logique de distribution se trouvait ainsi méconnue, les attributaires du charbon français lui faisant traverser parfois la France entière, et les consommateurs moins favorisés se voyant obligés, quelle que fut la région d'emploi, à faire appel aux charbons débarqués dans les ports. La crise du matériel roulant se trouvait ainsi aggravée de la façon la plus alarmante. Cependant, les demandes de charbon français se multipliaient sous toutes les formes, justifiées par toutes les raisons, présentées ou appuyées par toutes les administrations intéressées. Et, finalement, en dehors du rayon immédiat des mines, on peut dire que la quasi totalité des charbons nationaux, échappait à la consommation domestique et locale ; l'importation devait y pourvoir presque intégralement, et ainsi, les marchands de charbon ne recevant qu'une proportion infime ou nulle de charbon français et le prix faiblait ne concourant que dans une mesure négligeable au calcul de leur prix de revient, c'est le prix fort, c'est-à-dire le prix du char-

bon anglais, qui devenait le prix courant et normal et qui s'imposait à la consommation domestique.

Inégalité entre les consommateurs, distribution vicieuse, emploi du matériel à des transports inutiles, surcharge de la consommation domestique, condamnée au charbon cher, tandis que le charbon moins coûteux est réservé pour une large part aux industries travaillant avec les plus grandes chances de bénéfices, comme les forges, ou dans les plus grandes conditions de sécurité, comme les chemins de fer : tels sont les vices apparents de la situation qui s'était ainsi créée.

## *2<sup>e</sup> période — mai 1916-mai 1917.*

La première idée d'une limitation des frets prit naissance en Angleterre. En effet, le 26 janvier 1916, la Chambre de commerce de Cardiff émettait le vœu que « les frets maritimes devraient être limités par une loi sur la base de la loi limitant le prix du charbon. Cette loi imposait des pénalités à ceux qui affrèteraient au-dessus des limites, que les navires soient alliés ou neutres... Les charbons de soute devraient être refusés dans tous les ports britanniques aux navires neutres qui ne se conformeraient pas à la limitation britannique. » Ces dispositions étaient approuvées le 8 mars 1916 par les armateurs britanniques réunis sous la présidence de M. Runciman, président du Board of Trade. Les taux de fret adoptés étaient ceux en vigueur à cette date, réduits de 20 0/0.

A cette époque, des conversations s'engageaient entre M. Runciman et le ministre des travaux publics. Le gouvernement britannique se montrait disposé à taxer les frets pourvu que le gouvernement français prit de son côté des mesures destinées à enrayer la hausse. Les mesures envisagées sont exposées dans le rapport que présenta au Sénat M. Perchot sur le projet de loi adopté par la Chambre à la suite du dépôt du projet du 21 octobre 1915 dont nous avons antérieurement parlé. Ce rapport, établi au nom de la Commission nommée le 16 décembre 1915 pour examiner le projet de loi sur la taxation des denrées et substances nécessaires à l'alimentation, au chauffage et à l'éclairage, s'exprimait en ces termes :

« Nous vous proposons de donner au Gouvernement le droit de taxer le charbon avec le droit de réquisition qui, à la mine et au port de débarquement, en est le corollaire ; et de fixer les tarifs de frets pour apport de charbon sous pavillon national... Pour les bateaux anglais, nous comptons que l'intervention énergique promise par le gouvernement de nos alliés aura pour résultat d'abaisser le taux du fret. La même intervention se produira pour amener les armateurs neutres à accepter la réduction de leurs tarifs pour le transport du charbon. La taxation du fret pour le transport du charbon sous pavillon national fait donc partie d'un ensemble de mesures qui seraient prises d'un commun accord entre les gouvernements anglais et français et auxquels les autres Etats alliés paraissent devoir adhérer. »

Le texte proposé par M. Perchot fut adopté tel

quel par le Sénat le 15 avril 1916 et par la Chambre le 21 avril suivant. Il devint la loi du 22 avril 1916, fondamentale en la matière. Elle donnait au Gouvernement le droit de fixer par arrêté le prix de vente maxima du charbon sur le carreau des mines et, à l'importation et de fixer, par décret, les taux maxima du fret pour transport de charbon des ports anglais aux ports français sous pavillon national.

A ce moment alors, le 25 mai 1916, intervint l'arrangement franco-anglais, réglant à partir du 1<sup>er</sup> juin 1916, les livraisons de charbon faites à la France, en provenance d'Angleterre.

Comme conséquence paraissait en France le 27 mai 1916, un décret rendu en application de la loi du 22 avril, fixant les taux maxima d'affrètement ; en Angleterre, intervenaient en mai et octobre 1916 des règlements dans le même but.

### *3<sup>e</sup> période — mai 1917-juin 1918.*

Or, dans le courant de l'année, par suite de la guerre sous marine, les tarifs de frets avaient considérablement augmenté. Les prix maxima de vente des charbons d'importation furent souvent dépassés par le prix de revient. Les taux de frets sur navires britanniques n'avaient pas été modifiés ; au contraire, ceux sur navires neutres avaient été augmentés à différentes reprises, ce qu'indique fort bien le tableau suivant, établi par M. Sardier (1).

---

(1) Op. cit. p. 87.

| PORTS FRANÇAIS           |                |                |
|--------------------------|----------------|----------------|
| Mer du Nord              |                |                |
| Manche                   |                |                |
|                          | Atlantique     | Méditerranée   |
| <hr/>                    |                |                |
| Tarif du 27 janvier 1917 | 20 %           | 50 %           |
| — du 12 février 1917.    | 50 %           | 50 % plus 12/- |
| — du 5 avril 1917..      |                |                |
| (Brest et ports plus     |                | Les taux       |
| au Nord).....            | 50 % plus 12/- | fixes          |
| — du 5 avril 1917..      |                | sont           |
| (Ports au Sud de         |                | supprimés      |
| Brest) .....             | 50 % plus 18/- |                |

Un nouveau régime devait nécessairement intervenir : il fut inauguré par l'arrêté du 8 mai 1917. Ce régime déterminait un montant normal du transport maritime ; (fret, assurances, surestaries) si la somme payée par l'importateur dépassait ce tarif normal, il pouvait en faire état sur sa facture, toutes justifications produites.

Ces nouvelles dispositions se montraient plus équitables en permettant de tenir compte du prix réel du fret ; mais elles engendrèrent rapidement de tels inconvénients qu'on fut amené à chercher encore une autre solution à la question des frets charbonniers. En effet, il devenait pratiquement impossible au consommateur, nous l'avons déjà signalé, de vérifier le prix auquel lui avait été livré son charbon, vérification nécessitant des calculs extrêmement compliqués. C'est alors que surgit l'idée d'une péréquation du fret, de sa compensation. Cette opération devait

déterminer la création, à côté du B. N. C. d'un organisme spécial, la Chambre de Compensation des frets. C'est cet organisme à l'étude du quel nous allons nous attacher. Le caractère tout nouveau qu'il a présenté, son adaptation très souple aux nécessités subitement révélées des circonstances méritaient, croyons-nous, de faire l'objet d'un examen approfondi. Il n'est pas douteux, en effet, que parmi toutes les initiatives nées de la guerre, certaines, à raison de leur conception hardie, de leur sens des réalités, doivent être fixées pour l'avenir. C'est le cas de la Chambre de Compensation des frets charbonniers. Nous serons amenés, au terme de cette étude à nous demander si, en de semblables circonstances, il serait désirable qu'un tel organisme fut appelé à fonctionner de nouveau et dans les mêmes conditions, ou si, au contraire, des modifications s'imposeraient. Mais au préalable, nous examinerons successivement quelle fut la constitution de la Chambre de Compensation des frets, son activité, puis sa dissolution. Nous serons ainsi tout naturellement amenés à porter un jugement sur le rôle joué par cette Chambre.

## CHAPITRE II

### LA CREATION DE LA CHAMBRE DE COMPENSATION DES FRETS

Nous avons vu, au cours de nos précédentes exploitations, quels avaient été les tâtonnements des premières années de guerre et comment, en 1918, la question des frets charbonniers n'était pas encore résolue de façon satisfaisante. Les insuffisances de la législation étaient manifestes.

Les prix de vente du charbon d'importation qu'on aurait voulu rendre uniformes variaient considérablement. Sans doute les inégalités de qualité de combustible avaient comme conséquence une inégalité des prix F. O. B. sanctionnée par les tarifs officiels en Angleterre, mais ce n'était ni la cause unique, ni la cause principale des variations de prix des combustibles anglais en France. Si le prix du charbon lui-même était taxé de façon identique pour chaque espèce, les prix de fret, depuis la côte anglaise, variaient non pas seulement de port à port français, ce qui est normal, mais encore dans le même port. La variété des prix du charbon était en majeure partie la résultante de celle des frets déterminée par l'arrêté du 8 mai 1917, modifiant l'arrêté du 8 août 1916.

Suivant qu'il s'agissait de bateaux neutres ou alliés, de vapeurs en time-charter ou au voyage, les taux d'affrètement n'étaient pas les mêmes ; des écarts sensibles se remarquaient.

A cette cause principale qu'était la variété des tarifs taxés s'ajoutaient d'autres causes accessoires, comme les surestaries qui venaient influer sur le prix de revient total du transport maritime.

Il en résultait, d'abord, un préjudice causé aux consommateurs qui étaient inégalement grevés, soit pour les nécessités de leur industrie, soit pour leur chauffage domestique. L'ensemble de la collectivité en souffrait également puisque tous les moyens coûteux de transport, les voiliers par exemple, n'étaient que peu employés alors qu'en présence de la pénurie de la flotte, il eut été nécessaire d'utiliser tous les modes dont on disposait, l'intérêt national commandant ici que les considérations de quantité prennent le pas sur les considérations industrielles de prix de revient.

Quoique cet inconvénient fut le principal de cet état de choses, ce n'était pas le seul : le Gouvernement qui avait procédé à la taxation était mal armé pour la contrôler et il souhaitait voir un organisme composé de praticiens, exercer un droit de regard sur les opérations de la profession.

Outre cela, il pouvait trouver avantage à l'application du principe de la péréquation, plus d'une fois formulé déjà, car, c'était indirectement chercher à enrayer dans cet ordre de choses, l'élévation des cours qui se manifestait dans bien des domaines et qui com-

mençait à émouvoir l'opinion publique.

Celle-ci, en effet, mal renseignée, et toujours encline à avoir une vue simpliste des questions difficiles, s'imaginait volontiers se trouver en présence d'un nouveau méfait dû à la spéculation. Il est possible qu'elle n'ait pas eu toujours entièrement tort, mais nous nous refusons à attaquer ici une question qui sort du cadre de notre étude.

Il convient toutefois de souligner ce que l'opinion ignorait, c'est que la variété des prix de combustibles était causée par celle des tarifs de fret. Quoiqu'il en soit, c'est cette suspicion que les importateurs corrects et de réputation solide, représentés par leur Syndicat Central (1), avaient tout intérêt à dissiper. Aussi, depuis longtemps, dès 1916 et à plusieurs

---

(1) Le Syndicat Central des Négociants importateurs de Charbon en France, dont le siège est à Paris, 82 rue Saint-Lazare, vient d'entrer dans sa 18<sup>e</sup> année d'existence.

Il est l'organisme professionnel qualifié pour représenter le commerce français de l'importation des charbons de provenance étrangère, et groupe aujourd'hui 85 adhérents représentant une capacité d'importation de 6 millions de tonnes de houille.

De 1915 à 1921, sous la direction de son très distingué Président : M. Louis Brichaux, le Syndicat Central a joué un rôle très important dans l'organisation du régime charbonnier national.

M. Gorchs-Chacou est actuellement Président du Syndicat Central.

reprises, avaient-ils réclamé le contrôle de leurs opérations.

Ainsi les intérêts divers semblaient converger pour que l'initiative des importateurs retienne l'attention du Gouvernement.

Les divergences de vue ne commençaient qu'à propos de la forme même que devait affecter l'organisme de péréquation des frets charbonniers.

Il ne faut pas se dissimuler, en effet, que l'intervention sollicitée du gouvernement pouvait présenter certains inconvénients. L'ingérence de l'Etat, les minuties de sa bureaucratie lente et tatillonne, nécessairement moins compétente que les gens de métier, pouvait à bon droit susciter les appréhensions des importateurs. Il semble, par suite, qu'un organisme fonctionnant avec l'aide et sous le contrôle de l'Etat, mais dont la gestion demeurerait acquise aux intéressés, constituait la forme la plus désirable et la plus adéquate aux nécessités du moment.

Ce furent, en effet, ces idées qui présidèrent à la création de la Chambre de Compensation des frets, création dont il nous reste maintenant à tracer un rapide historique.

Le 6 mars 1918, se tenait une réunion du Syndicat central des négociants importateurs de charbon en France, réunion dans laquelle était examinée la question de la péréquation des frets, dont le principe était adopté. D'autre part, le colonel Mazerolle, directeur du B. N. C., envisageait depuis longtemps la création d'un organe de compensation des frets charbonniers. Dans l'ignorance où il se trouvait encore de la moda-

lité grâce à laquelle se réaliserait cette idée, on avait cependant préparé les voies en faisant signer à tous les importateurs qui, en mars 1918, avaient formulé leur demande de licence pour le troisième trimestre, un engagement souscrivant par avance à toutes les mesures que l'on pourrait prendre en vue d'une compensation éventuelle des frets.

Le 30 mars 1918, le bureau du Syndicat central adressait à ses membres une circulaire les informant qu'il était officiellement avisé par le directeur du B. N. C. de la prochaine création d'une Chambre de compensation des frets. Il joignait à sa lettre une note, de caractère confidentiel, qui constituait en fait un premier projet de constitution de la Chambre de compensation des frets, projet qui nous paraît présenter une importance de nature à justifier la citation de larges extraits.

Après avoir déclaré que la forme adoptée serait celle d'une Société anonyme, à capital variable de 200.000 francs au maximum, le projet précise dans les termes suivants l'administration projetée de la Chambre :

« En fait, la Chambre de compensation se trou-  
« vera être un organe administratif auxiliaire, puis-  
« qu'elle fonctionnera sous le contrôle étroit du  
« B. N. C.

« Elle sera administrée, en effet, par un conseil,  
« auquel le directeur du B. N. C. et les délégués dé-  
« signés par le ministre auront accès permanent.

« D'autre part, les directeurs et administrateurs  
« devront être agréés par le ministre.

« Ces dispositions sont justifiées par le fait que  
« la Chambre de compensation ne gèrera pas ses  
« propres fonds, mais que le solde créditeur ou débi-  
« teur des opérations qu'elle aura effectuées, incom-  
« bera finalement à la caisse des chemins de fer de  
« l'Etat. »

Quant aux opérations de la Chambre, leur méca-  
nisme était prévu comme suit :

« La Chambre de compensation aura pour mis-  
« sion principale de recevoir et de payer les écarts  
« constatés entre les prix compensés et les prix réels.

« Comment se fera cette compensation ?

« A cet égard, les statuts spécifieront que la  
« Chambre de compensation sera tenue, dans la dé-  
« termination du prix réel, de se conformer aux  
« accords franco-britanniques ainsi qu'au règlement  
« en vigueur.

« Deux cas pourront alors se présenter :

« Ou les chartes parties seront pures, et le règle-  
« ment ne soulèvera aucune difficulté, dans ce cas le  
« Conseil d'administration ou le directeur de la  
« Chambre de compensation procédera immédiate-  
« ment au règlement du compte et si, par impossible,  
« quelque erreur matérielle s'était glissée dans le  
« compte et était relevée ultérieurement, lors des  
« vérifications de la commission de contrôle du  
« B. N. C., la Chambre de compensation sera garante  
« à l'égard du compte spécial des chemins de fer de  
« l'Etat de l'erreur commise.

« Si, au contraire, la charte partie n'est pas pure,  
« s'il est demandé des primes de compensation, alors

« la Chambre de compensation se bornera à faire un  
« règlement provisoire, comportant, le cas échéant,  
« des avances de fonds dans la limite des prix officiels, mais, dans le règlement définitif, elle saisira  
« la commission de contrôle des prix, qui proposera  
« une décision au ministre. »

La circulaire prévoyait encore comment seraient effectués les paiements et quelles seraient les charges de la Chambre. La plupart des dispositions prévues passèrent dans les statuts et le règlement intérieur définitif, où nous les retrouverons en temps utile.

L'envoi de cette circulaire provoqua de nombreuses réponses favorables au projet; quelques autres, en petit nombre, se montrèrent moins enthousiastes ou proposèrent des modifications : nous aurons à en reparler ultérieurement.

Le 17 avril 1918, au siège du syndicat central, se tint, sur la demande du colonel Mazerolle, une réunion qui avait pour but « l'examen des questions se rapportant à la péréquation des frets charbonniers et à la création d'une Chambre de compensation des frets ». A l'unanimité, l'assemblée vota l'adoption du principe de la péréquation des frets charbonniers et de la création de la Chambre de péréquation des frets. A la suite de cette réunion, une lettre-pétition fut adressée au ministre de l'Armement et des Fabrications de guerre par les importateurs réunis. Cette lettre était conçue dans les termes suivants :

« Monsieur le Ministre,

« La grave perturbation que causent à l'industrie,  
« au commerce et, d'une façon générale, à la vie na-

« tionale, les variations considérables du prix des  
« charbons d'importation, a depuis longtemps frappé  
« les importateurs-revendeurs, comme les importa-  
« teurs consommateurs, et nous n'ignorons pas qu'el-  
« les ont fait l'objet de vos constantes préoccupations,

« Sur l'impulsion de vos services, un certain  
« nombre d'importateurs des deux catégories dont  
« vous trouverez la liste ci-après, viennent se mettre  
« à votre disposition pour vous offrir leur concours  
« le plus dévoué en vue d'apporter à cette situation  
« les remèdes nécessaires.

« Il apparaît clairement que le seul remède con-  
« siste dans la taxation des prix des charbons impor-  
« tés, à condition de prendre les mesures pour que  
« cette taxation soit facilement applicable et rigou-  
« reusement respectée.

« Ce résultat ne peut être atteint que si, par un  
« organisme intérieur les importateurs compensent  
« mutuellement, par port et par région, les iné-  
« galités résultant de la diversité du prix des frets.  
« Nous appelons, toutefois, votre bienveillante atten-  
« tion sur la situation particulière de certains impor-  
« tateurs-consommateurs.

« Dans cet ordre d'idées, nous nous proposons  
« de créer une Chambre de compensation, qui aurait  
« mission de recevoir ou de payer les écarts constatés  
« entre les prix réels des frets et les prix résultants  
« des arrêtés de la taxation.

« Cette Chambre fonctionnerait sous votre con-  
« trôle et représenterait l'ensemble des importateurs  
« participant à la compensation, vis-à-vis du compte

« spécial des chemins de fer de l'Etat, qui serait  
« débité ou crédité du solde des opérations entraînées  
« par cette compensation.

« Nous avons adopté un projet de statuts que  
« nous venons soumettre à votre approbation et, si  
« vous voulez bien nous couvrir de votre autorité  
« nous constituerions immédiatement cette Chambre  
« de compensation. Nous sommes convaincus que son  
« fonctionnement apportera une amélioration très  
« sensible au régime existant.

« Vous pouvez compter sur notre entier dévoue-  
« ment pour mener cette œuvre à bonne fin, confor-  
« mément aux directives que vous voudrez bien nous  
« adresser et au mieux de l'intérêt général. »

Un comité d'études fut constitué à la suite de cette lettre.

Le 1<sup>er</sup> mai 1918, M. Loucheur, ministre de l'Armement et des Fabrications de guerre, acceptait la proposition du syndicat dans les termes suivants :

« Monsieur le Président,

« Par votre lettre en date du 17 avril, vous avez  
« bien voulu me faire parvenir des propositions éma-  
« nant de représentants des principaux groupements  
« d'importateurs de charbons, tant consommateurs  
« que revendeurs, réunis sous votre présidence. Ces  
« propositions visent la création d'un organisme  
« commercial fonctionnant sous le contrôle de mon  
« administration. Sous le titre « Chambre de com-  
« pensation des frets charbonniers », cet organisme  
« aurait pour objet de niveler les écarts considérables  
« qui se constatent dans le prix de revient des char-

« bons importés, en instituant une compensation  
« générale des frets, dont les inégalités sont la cause  
« principale des écarts de prix des charbons.

« J'ai l'honneur de vous faire connaître que j'ap-  
« prouve entièrement ces vues. Le projet de statuts  
« que vous me transmettez établit que la Société n'a  
« pas en vue un profit commercial, mais se constitue  
« uniquement dans un but d'intérêt général. Vous  
« pouvez considérer que, dans ces conditions, le con-  
« cours de mon administration lui est acquis.

« Vous voudrez bien me faire connaître qu'un  
« comité a été désigné pour arrêter définitivement  
« les statuts et préparer la constitution de la Société  
« sous le contrôle du Bureau National des Charbons.  
« Je charge le colonel Mazerolle de se mettre en  
« rapport avec ce comité pour parvenir à une  
« prompte réalisation du projet.

« Suivant le désir que vous m'exprimez, j'ac-  
« cepte de détacher M. Henri Delmas du poste qu'il  
« occupe actuellement au Bureau National des Char-  
« bons, pour lui permettre d'accepter la présidence  
« du conseil d'administration de Chambre de com-  
« pensation des frets.

« Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assu-  
« rance de ma considération la plus distinguée. »

Le 13 mai, puis le 14, sur la demande du colonel Mazerolle, se tiennent, au syndicat central, deux réunions préparatoires. On y examine le projet de statuts, celui du règlement, celui de l'organisation intérieure de la Chambre de compensation des frets. Le 11 juin a lieu une nouvelle réunion : la question des

rapports entre le B. N. C. et la Chambre préoccupe, en effet, les fondateurs. Nous aurons occasion, du reste, de retrouver cette question par la suite. Le B. N. C. désirerait la constitution immédiate de la Société, mais les administrateurs préfèrent attendre l'apparition du décret qui va être pris par le gouvernement sur la limitation des frets et estiment, d'ailleurs, qu'ils n'ont pas encore obtenu satisfaction au point de vue financier. Dans l'intervalle, entre cette réunion et la suivante, en date du 27 juin, ils reçoivent les apaisements désirables. Le capital de 150.000 francs est entièrement souscrit au 1<sup>er</sup> juillet. La demande nécessaire pour être autorisé à constituer définitivement la Société est adressée au ministre. Le 4 juillet 1918, il est décidé que l'assemblée générale constitutive se réunira le 17 juillet. La dernière réunion préparatoire du 11 juillet est occupée à préparer l'assemblée générale. Le 17 juillet, après trois mois d'existence provisoire, la Chambre de compensation des frets est déclarée « bien et définitivement constituée ».

## CHAPITRE III

### **DU FONDEMENT LEGAL DES OPERATIONS DE LA CHAMBRE DE COMPENSATION DES FRETS**

C'est l'arrêté du 15 juin 1918 qui établit officiellement « une Chambre de compensation fonctionnant sous le contrôle du Bureau national des charbons », ajoutant qu'elle « sera chargée d'encaisser ou de verser les différences entre le prix réel de chaque transport maritime et le prix compensé fixé par le tableau B. Le solde créditeur ou débiteur des opérations de compensation sera imputé au compte spécial des Chemins de fer de l'Etat ».

Cette disposition ne fait pas l'objet principal de l'arrêté en question. Il ne constitue que le dernier paragraphe de l'article 3, dont le but était d'établir le prix compensé du transport maritime des divers ports de Grande-Bretagne aux divers ports de France, en tenant compte de différents éléments, prix compensé qui, lui-même, constituait un élément des prix unitaires de vente des charbons d'importation à quai sur wagon ou sur chaland ou péniche au port d'im-

portation à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1918. Ces éléments étaient, du reste, au nombre de trois aux termes de l'article premier de cet arrêté :

1° Le prix d'achat du charbon franco bord (f. o. b.) en Angleterre;

2° Le prix compensé du transport maritime;

3° Les frais divers grevant le charbon, soit en France, soit en Grande-Bretagne, y compris les frais généraux et le bénéfice des importateurs.

La question a été posée de savoir si des dispositions aussi importantes avaient pu valablement résulter d'un simple arrêté ministériel. Seule, a-t-on fait observer, une intervention législative eût permis d'en constituer légalement la base.

A vrai dire, la question ne serait pas particulière à la création de la Chambre de compensation des frets charbonniers. On n'a pas perdu le souvenir des actes nombreux du pouvoir exécutif, qui ont, en quelque sorte, organisé en des moments critiques la vie économique du pays. C'est ainsi que le caractère des dispositions d'ordre administratif qui ont été prises successivement au cours de la guerre en ce qui concerne le trafic par chemin de fer, depuis la période du régime de la réquisition totale nécessitée par la mobilisation, jusqu'au retour au droit commun en 1919, a été vivement discuté.

Le tribunal des conflits a, en fait, mis un terme aux incertitudes de la jurisprudence, en décidant que les ordres de service donnés par l'autorité militaire couvraient la responsabilité des Compagnies de chemin de fer « de tels ordres constituant des actes de

puissance publique, ayant pour objet de pourvoir, dans des circonstances exceptionnelles résultant de l'état de guerre, aux besoins de la défense nationale dont il incombe au gouvernement d'assurer l'organisation, que de tels actes échappent à l'appréciation de l'autorité judiciaire, etc... » (1).

Mais il faut reconnaître que la doctrine n'a cessé de s'élever et s'élève encore avec la plus grande vigueur contre de telles interprétations.

Non seulement, écrit M. Hauriou, dans les commentaires dont il accompagne au Sirey la décision précitée, cette théorie de l'acte d'état de guerre se présente comme un succédané de la théorie des actes de gouvernement, théorie violemment attaquée

---

(1). — *Tribunal des Conflits*. — 29 juillet 1916, Chemins de fer du Nord et Ministre de la Guerre contre Vion et fils. S. 1917-3.-1. — De même le Conseil d'Etat a reconnu (1<sup>er</sup> août 1919, *Gaz. Pal.* 1919 — 2.-77) la validité des ordres de service des Commissions de réseaux qui, en autorisant la reprise des transports commerciaux, y ont mis la condition qu'ils seraient faits « sans responsabilité ni garantie d'aucune sorte ». On lit dans cette décision : « L'autorité militaire est maîtresse de décider s'il y a lieu ou non à la reprise de transports pour le compte des particuliers, de rechercher et de déterminer, en s'inspirant des possibilités du moment, les conditions techniques, juridiques ou autres auxquelles ces transports seront soumis, que ses pouvoirs, à ce point de vue, ne sauraient se trouver limités par les dispositions de la législation du temps de paix ».

et condamnée par la doctrine la plus récente (1). mais cette théorie serait une nouveauté jurisprudentielle sans fondement, qui ne pourrait invoquer ni traditions, ni textes législatifs. »

« Certes, l'état de guerre, écrit M. Hauriou, produit des conséquences multiples, dont quelques-unes ont été prévues par certaines lois, mais il n'a pas pris corps pour devenir par lui-même une institution juridique analogue, par exemple, à l'état de siège. D'ailleurs, s'il était devenu une institution, il eût été soigneusement réglementé au point de vue constitutionnel comme l'a été l'état de siège, surtout s'il avait dû modifier des compétences juridictionnelles. Il n'est, en somme, qu'un état de fait.

« L'état de guerre ou le temps de guerre est prévu par certaines lois spéciales à propos de certains services qui doivent être militarisés, comme les chemins de fer (lois du 13 mars 1875 et du 28 décembre 1888, art. 22), à propos des réquisitions militaires, à propos des caisses d'épargne (clauses de sauvegarde), à propos des conseils de guerre (Code de justice militaire, art. 69 et 156), etc.

« Dans chacune de ces hypothèses, des effets précis sont attachés à l'état de guerre, mais, d'une part, on n'est pas autorisé à généraliser et à déduire

---

(1). — Voir MICHOD, « Des actes de Gouvernement »; BREMOND, « Des actes de Gouvernement » (*Revue du Droit Public*, Tome V, 1896, p. 23 et s.); TISSIER, « Responsabilité de la Puissance publique », n<sup>os</sup> 108 et s.; DUGUIT, « *Traité de Droit Constitutionnel* », Tome I, p. 211.

de cet ensemble de faits la conception d'un état de guerre qui donnerait à tous les actes du gouvernement une force spéciale ou un caractère particulier par cela seul qu'ils seraient accomplis en temps de guerre ou par cela seul qu'ils seraient accomplis pour un service militarisé; d'autre part, aucune disposition spéciale de loi ne vise ce caractère particulier des actes d'état de guerre.

« Il serait certes concevable que l'état de guerre entraînât une sorte de dictature confiée au pouvoir exécutif; mais cette dictature n'a pas été organisée et, sous son aspect le plus important, l'expérience a démontré que le Parlement ne la laisserait pas s'organiser, puisque, après les premiers mois de la guerre, il a exigé d'être convoqué, quand il a repris son contrôle sur le gouvernement et qu'il a voulu que celui-ci lui soumit pour ratification tous les décrets-lois qu'il avait rendus au début des hostilités. (Voir loi du 30 mars 1915). A cette date, a été condamnée définitivement la conception d'une dictature gouvernementale pendant la durée de la guerre, à supposer qu'elle ait jamais pris corps. »

Et M. Hauriou rappelle opportunément le projet déposé par le gouvernement le 14 décembre 1916 sur la délégation du pouvoir législatif et le rapport défavorable de M. Viollette le 29 décembre 1916 (*Journal Officiel*, janvier 1917, doc. parl. de la Ch. des Dép., p. 1785 et 1858).

« Est-ce cette conception, continue le même auteur, que l'on prétendrait ressusciter dans notre matière par le raisonnement suivant : Une dictature

gouvernementale implique un renforcement de la centralisation administrative, et le renforcement de la centralisation, à son tour, implique celui du privilège de juridiction résultant de la séparation des pouvoirs et impose plus strictement la compétence de la juridiction administrative ? Mais si la conception a été condamnée au regard du Parlement, elle l'a été aussi bien au regard de l'autorité judiciaire. Elle ne peut pas être opposée à l'une plus qu'à l'autre ».

De son côté, M. Wahl, dans son *Traité de droit civil et commercial de la guerre* (T. 1, p. 7) déclare formellement « que le pouvoir exécutif ne peut se substituer au pouvoir législatif, c'est-à-dire édicter lui-même, en matière de droit privé, des dispositions modifiant, complétant ou créant les règles applicables aux relations juridiques, sans en avoir reçu délégation du pouvoir législatif. » Or, fait observer M. Wahl, en matière civile et commerciale, il n'existe qu'un texte contenant la délégation, c'est la loi du 5 août 1914, dont la portée restrictive est très limitée (1).

---

(1). — Le texte de la loi du 5 août 1914 est ainsi conçu :

ART. 2. — Pendant la durée de la mobilisation et jusqu'à la cessation des hostilités, le Gouvernement est autorisé à prendre, dans l'intérêt général, par décret en Conseil des Ministres, toutes les mesures nécessaires pour faciliter l'exécution ou suspendre l'effet des obligations commerciales ou civiles, pour suspendre toutes prescriptions ou péremptions en matière civile, commerciale et administrative, tous délais im-

La délégation, fait observer le même auteur, a, du reste, été beaucoup moins étendue en France qu'en d'autres pays. La loi italienne du 22 mai 1915 porte :

« Le Gouvernement du Roi a la faculté, en cas de guerre et pendant la durée de la guerre, d'édicter des dispositions ayant force de loi, en tant qu'il s'agit de la défense de l'Etat, de la protection de l'ordre public ou des besoins urgents ou extraordinaires de l'économie nationale ».

En Allemagne, la loi du 4 août 1914 a donné au Bundesrat le pouvoir législatif sans restriction. On a même reconnu qu'il pouvait légiférer en matière pénale (Tribunal de l'Empire, 22 mai 1915, cité par Dreyfus, *Clunet* 1916, p. 1124).

En Angleterre, le Defence of the Realm Consolidation Act 1914 a donné mission au Gouvernement d'édicter des règlements pour assurer la sécurité publique et la défense du Royaume pendant la guerre.

Ainsi M. Wahl, après avoir repoussé toute assimilation avec la situation résultant des décrets promulgués depuis le 4 septembre 1870 par le Gouvernement de la Défense Nationale, décrets que la

---

partis pour attaquer, signifier ou exécuter les décisions des tribunaux de l'ordre judiciaire ou administratif.

« La suspension des prescriptions et péremptions pourra s'appliquer aux inscriptions hypothécaires, à leur renouvellement, aux transcriptions et généralement à tout les actes qui, d'après la loi, doivent être accomplis dans un délai déterminé.

« ART. 3. — Le Gouvernement est autorisé à rendre ces mesures applicables seulement à une partie du territoire. »

jurisprudence a déclaré valables, conclut-il que « le pouvoir exécutif n'a pu statuer que dans les limites étroites de la délégation reçue du pouvoir législatif. S'il a dépassé ces limites, ces décrets n'ont aucune force obligatoire; les tribunaux doivent refuser de les appliquer » et, ajoute-t-il, « par conséquent, pendant la guerre de 1914, tous les décrets qui ont été rendus sans délégation ont été illégaux ».

Si nous appliquons ces principes aux dispositions qui ont présidé à la création de la Chambre de compensation des frets charbonniers, il faut nous demander, en théorie tout au moins, puisqu'en fait la jurisprudence a consacré la pratique, si l'arrêté du 15 juin 1918 avait ou non sa source dans une délégation législative.

Or, si nous examinons les motifs de l'arrêté, nous y remarquons qu'ils visent la loi du 22 avril 1916 sur la taxation des charbons et la limitation des cours du fret.

Or, que dit cette loi du 22 avril 1916 ?

Ses dispositions sont ainsi conçues :

ARTICLE PREMIER. — Des arrêtés du Ministre des Travaux publics pourront fixer, pour les charbons extraits des mines françaises, les prix de vente maxima au carreau des mines, un prix distinct étant établi pour chaque qualité ou pour chaque bassin houiller.

ART. 2. — Les mêmes arrêtés pourront fixer, pour chaque centre d'importation, les prix de vente maxima des charbons à l'importation.

En cas de recours contre ces arrêtés ou contre

ceux fixés par l'article premier, la taxation sera exécutoire par provision.

ART. 3. — Pendant la durée d'application de la présente loi, il pourra être pourvu, par voie de réquisition, à l'approvisionnement en charbon de l'industrie privée et de la population civile.

Le droit de réquisition est exercé au nom des ministres de la Guerre et des Travaux publics, par les soins de la Commission militaire des mines, instituée par arrêté du 17 août 1915, dans les formes et conditions prescrites par la loi du 3 juillet 1877, modifiée par celles des 27 mars 1906 et 23 juillet 1911.

ART. 4. — Des décrets rendus sur la proposition des ministres de la Marine et des Travaux publics pourront fixer les taux maxima du fret pour transport de charbon des ports anglais aux ports français sous pavillon national, ainsi que les surestaries relatives aux mêmes transports.

ART. 5. — Toute infraction aux dispositions ci-dessus est passible des peines inscrites aux articles 479, 480 et 482 du Code pénal. Le tribunal pourra, en outre, ordonner que son jugement soit intégralement ou par extrait affiché dans les lieux qu'il fixera et inséré dans les journaux qu'il désignera, le tout aux frais du condamné, sans que la dépense puisse excéder cinquante francs.

ART. 6. — Les salaires moyens dans les mines ne pourront, en aucun cas, être inférieurs à ceux pratiqués en 1914 et 1915 pour les mêmes catégories d'ouvriers.

Toutes les prestations en nature, soit aux ou-

vriers, soit à leur famille, soit à des tiers, consacrées par les usages locaux, devront être respectées.

ART. 7. — La présente loi sera applicable à partir du quinzième jour qui suivra sa promulgation; elle restera en vigueur jusqu'à une date qui sera fixée par décret, mais qui ne pourra être postérieure à l'expiration des trois mois suivant la conclusion de la paix. »

Il est à noter que, par une loi du 14 novembre 1919, la validité de la loi du 22 avril 1916 a été prorogée « jusqu'à une date qui serait fixée par décret, mais qui ne pourra être postérieure au 31 décembre 1921 ».

C'est évidemment sur les articles 2 et 4 de cette loi que se fonde l'arrêté du 15 juin 1918, qui crée la Chambre de compensation des frets, comme conséquence de la fixation des prix de vente maxima des charbons à l'importation qu'il détermine.

Que l'arrêté du 15 juin 1918 agisse en parfaite conformité de la délégation reçue de la loi du 22 avril 1916 quand il fixe ce prix de vente maxima, c'est là un point qui nous paraît absolument hors de conteste et qui est conforme tant à l'esprit qu'à la loi.

Là où la question peut paraître plus délicate, c'est quand, par voie de conséquence indirecte, l'arrêté organise, pour la détermination de ce prix de vente, tout un système de compensation, basé sur différents éléments, et met sur pied un organisme destiné à le faire jouer.

On peut se demander, en effet, si les dispositions d'ordre pénal prévues par l'article 5 de la loi en

question ne sont pas de droit strict et ne doivent pas, par suite, être limitativement interprétées. Or, la loi ne vise absolument que la faculté pour le ministre des Travaux publics de fixer un prix de vente maxima, c'est-à-dire, en somme, un chiffre, purement et simplement. S'il plaît au ministre, pour arriver à la détermination de ce prix de vente, de bouleverser toute l'économie du commerce des charbons, on ne peut pas, semble-t-il, soutenir avec quelque vraisemblance qu'il tienne de tels pouvoirs des termes d'une loi dont rien n'indique qu'ils soient susceptibles d'une telle portée.

En réalité, il semble bien qu'ici encore on se trouve, sur ce point particulier de la création de la Chambre de compensation des frets, en présence d'un dépassement de pouvoirs, conséquence d'une extension erronée de la délégation législative invoquée.

La question peut présenter en l'espèce un caractère d'autant plus douteux que nous nous trouvons en présence, non pas même d'un décret pris en vertu du pouvoir réglementaire dont est investi le Président de la République, mais d'un simple arrêté du ministre de l'Armement et des Fabrications de guerre.

Et, en admettant même que nous nous trouvions ici en présence d'une véritable délégation, il faut reconnaître avec M. Wahl (1) qu'« en droit, s'il est douteux que le pouvoir législatif puisse être délégué au Président de la République, il est beaucoup plus

---

(1). — Op. cit. p. 21.

douteux encore que ce pouvoir puisse être délégué par l'autorité législative à d'autres autorités qui sont les subordonnées du pouvoir exécutif et pourraient, dans l'exercice de l'autorité législative, se trouver entravées par le Chef de l'Etat, au-dessus duquel cette autorité législative les place. Mais, concluons-nous philosophiquement avec le même auteur : « Il faut dire que la question est sans intérêt, puisqu'il n'y a pas de puissance en France qui puisse annuler la loi portant délégation de l'autorité législative. »

En tous cas, ce que l'on peut dire, c'est qu'en fait, de telles dispositions intervenues aux moments critiques de la guerre ont rendu, quel que soit le jugement que l'on puisse porter sur leur légalité, des services certains. C'est ce qui doit, nous semble-t-il, faire apprécier leur caractère avec quelque indulgence. On doit souhaiter, néanmoins, que l'expérience acquise permette d'éviter dans l'avenir la possibilité de controverses dont l'existence est de nature à affaiblir l'autorité morale de prescriptions nécessaires. Il serait souhaitable que, dès le temps de paix, des textes précis délimitent nettement les droits du pouvoir exécutif en temps de guerre et lui confèrent une autorité assez large.

Il n'est pas douteux, en effet, que la précarité de telles dispositions ait été éprouvée par la Chambre de compensation des frets charbonniers, dès qu'il s'est agi d'arriver à des réalisations pratiques. Dans bien des cas, en effet, l'action de la Chambre de compensation s'est trouvée entravée par l'incertitude où se trouvaient ses dirigeants de rencontrer, le cas

échéant, dans un recours à l'autorité judiciaire, la consécration des droits qu'ils tenaient des textes en vertu desquels ils agissaient.

Un détail marque, à notre sens, le sentiment qu'éprouvaient à cet égard les dirigeants de la Chambre de compensation des frets. Dès le 3 juin 1918, le Comité d'études de la Chambre, alors en formation, soulignait, dans une lettre au directeur du Bureau national des charbons, les préoccupations des fondateurs à cet égard :

« En ce qui concerne les importations dont les  
« frets ressortiront à des prix de revient inférieurs  
« au tarif officiel, et qui, par conséquent, au lieu de  
« recevoir un versement de la Chambre de compen-  
« sation des frets, auront, au contraire, une diffé-  
« rence à lui verser, nous ne doutons pas que nombre  
« d'entre eux viendront spontanément faire leurs  
« règlements, mais pour ceux qui ne le feraient pas  
« ou qui n'y apporteraient pas l'empressement né-  
« cessaire, nous sommes obligés de constater que  
« la Chambre de compensation des frets ne possè-  
« dera, vis-à-vis de ces importateurs, aucun moyen  
« de contrainte, et que son rôle devra se borner à  
« les signaler au B. N. C., qui prendra à l'égard des  
« récalcitrants les mesures qu'il jugera convenables. »

A ces préoccupations, le directeur du B. N. C. répondait le 5 juin, en observant : « Bien entendu,  
« le Bureau national des charbons vous prêtera tou-  
« jours son appui pour amener les récalcitrants à  
« se conformer aux engagements qu'ils auront pris,  
« mais, d'ores et déjà, il a été décidé que les importa-

« teurs seraient invités à signer un engagement vis-  
« à-vis de la Chambre de compensation des frets,  
« engagement créant entre eux et la Chambre de  
« compensation des frets le lien de droit nécessaire  
« pour que cette dernière puisse agir à leur égard, le  
« cas échéant, par les voies ordinaires. La signature  
« de cet engagement sera réclamée aux importateurs  
« avant que remise ne leur soit faite des autorisations  
« d'importation; comme la préparation des licences  
« est en cours, le Bureau national des charbons vous  
« remettra tous ces engagements, au fur et à mesure  
« qu'ils lui parviendront.

« Je crois avoir ainsi répondu à vos premières  
« préoccupations et avoir fait cesser, de ce chef, la  
« crainte que vous pouviez avoir de ne disposer d'au-  
« cun moyen d'action directe à l'égard des importa-  
« teurs volontairement ou non négligents. »

La formule à laquelle faisait allusion le directeur  
du B. N. C. était ainsi conçue :

« A Monsieur le Président de la Chambre  
de compensation des frets charbonniers.  
« Monsieur le Président,

« Pour me conformer aux instructions qui m'ont  
« été données par le Bureau national des charbons  
« et conformément, d'ailleurs, à l'engagement que  
« j'ai pris en présentant ma demande d'autorisation  
« d'importation pour le troisième trimestre 1918,  
« j'ai l'honneur de vous faire connaître que je  
« m'engage, vis-à-vis de votre Société, à lui verser  
« l'excédent du prix du fret compensé — tel qu'il

« sera fixé par les arrêtés ministériels — par rapport  
« au prix de revient réel.

« Je m'adresserai de même à votre Société pour  
« me faire rembourser cet écart de prix s'il est en sens  
« inverse.

« Je me soumettrai d'ailleurs à tous les règle-  
« ments de la Chambre de compensation.

« Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assu-  
« rance de ma considération distinguée.

« Signature :

« Nom :

« Adresse :

De tels documents montrent, mieux que tout raisonnement, le caractère précaire de l'action dont disposait la Chambre de compensation des frets pour réaliser sa mission.

Ce n'était en quelque sorte qu'à l'aide d'un moyen empirique que l'Administration parvenait, en usant de tout le poids de son autorité, à investir la Chambre de compensation des frets de l'autorité qui lui était nécessaire.

Et, comme dans tous les moyens de cet ordre, celui-ci manquait dans bien des cas de l'efficacité voulue. Une base légale plus solide eût évidemment permis une action plus réelle et eût évité bien des difficultés.

## CHAPITRE IV

### LA FORME JURIDIQUE

#### DE LA CHAMBRE DE COMPENSATION DES FRETS

Aux termes de l'article premier des statuts de la Chambre de compensation des frets charbonniers, c'est sous le régime d'une Société anonyme à capital variable, régie par les articles 48 à 54 de la loi du 24 juillet 1867 que s'est constitué cet organisme. Cette Société fonctionnait du reste sous le contrôle du ministre de l'Armement et des Fabrications de guerre.

Le caractère de société commerciale affecté ainsi par la Chambre de compensation pour la réalisation de ses opérations fit l'objet d'un échange de vues de la part des fondateurs.

C'est qu'en effet la forme commerciale ne s'imposait pas *à priori* pour des opérations de cette nature.

Les sociétés, en effet, ont pour but essentiel la réalisation de bénéfices : « La société, dit l'article 1832 du Code civil, est un contrat par lequel deux ou plusieurs personnes conviennent de mettre quelque chose en commun dans la vue de partager le bénéfice qui pourra en résulter. »

Et, commentant ces dispositions, Houpin, dans son *Traité des Sociétés* (1), précise que « le caractère distinctif de la Société et de l'Association réside en ce que la Société a essentiellement pour but la poursuite d'un bénéfice à partager entre ses membres, aux termes mêmes de l'article 1832 du Code civil, alors que l'Association est exclusive de toute idée de partage de bénéfices, ainsi que l'exprime formellement l'article premier de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1901... Le mot « bénéfices » dont il est question dans l'article premier de la loi de 1901, doit être entendu comme dans l'article 1832 du Code civil dans le sens restreint de profit pécuniaire, de gain matériel s'ajoutant à la fortune des associés, ce qui exclut les avantages d'où ne résulte aucun enrichissement, tels que la réduction de frais, la garantie contre des pertes éventuelles, la réalisation d'économies, l'acquisition à meilleur compte. Par suite, tout groupement créé en vue de réaliser et de partager un gain positif appréciable en argent sera une société et tout groupement permanent, formé dans un intérêt purement matériel, mais ne poursuivant pas la réalisation d'un profit pécuniaire à distribuer entre ses adhérents, sera *ipso facto* une association, bien qu'inexactement qualifié de société. Quant à l'importance ou à la modicité de ce profit, elle nous paraît constituer, pour

---

(1) — HOUPIN et BOSVIEUX. — *Traité général, théorique et pratique des sociétés civiles et commerciales et des associations* 5<sup>e</sup> édition, Tome I, n° 6.

l'application du critérium, un élément dépourvu de valeur juridique. »

Et cette opinion de Houpin n'est pas isolée; c'est celle de la plupart des auteurs et elle a été consacrée par la jurisprudence (1). M. Houpin cite dans son ouvrage précité (p. 62) toute une série d'applications qui ont été faites de ces principes par les tribunaux (Congrégations religieuses, Œuvres d'assistance, Associations pour entretien d'écoles libres, Associations philanthropiques et Sociétés secrètes, Sociétés de spiritisme, Sociétés d'agrément, Sociétés de secours mutuels, Associations ou Chambres syndicales, Syndicats professionnels, Caisses de secours entre employés et ouvriers, Trusts, Sociétés d'assurances mutuelles, Tontines, Associations syndicales, Sociétés de propriétaires ou concessionnaires de droit de chasse, Sociétés de courses, Comices agricoles, Compagnies d'assureurs représentés par un mandataire commun, Convention par laquelle des entrepreneurs de transports forment une masse commune de toutes les marchandises dont chacun d'eux sera chargé et conviennent de les répartir entre eux dans certaines proportions, Coopératives de consommation et de crédit, Associations formées entre obligataires, Groupements formés entre consommateurs).

Or, la nature même des opérations de la Chambre excluait tout bénéfice. Compenser des prix ne suppose pas autre chose que d'établir un équilibre

---

(1). — Voir notamment Cass. Chambres réunies, 11 mars 1914, *Journal des Sociétés*, 1915 n° 2.

et, par conséquent, exclut la réalisation d'un profit. Que cet équilibre ne puisse pas être instantanément réalisé au regard d'opérations d'une certaine envergure et s'échelonnant sur plusieurs années, cela est d'évidence; mais le but final poursuivi par l'organisme de compensation n'en demeurera pas moins réalisé un jour et, une fois réalisé, pourrait ne plus laisser derrière lui, en principe, aucun solde à distribuer.

C'est, du reste, sous forme d'Association que se sont créées depuis deux ou trois ans les Caisses de compensation pour la distribution d'allocations familiales aux ouvriers et employés qui, au nombre actuellement de plus de 120, étendent leur réseau sur toute la France, distribuant par an un montant annuel d'allocations dépassant 92 millions de francs et dont la loi du 19 décembre 1922 consacre l'existence en prévoyant l'obligation pour les concessionnaires de marchés de travaux publics de l'Etat, des départements et des communes et des établissements publics de servir des allocations familiales au personnel occupé à ces travaux.

C'est bien, du reste, dans cet esprit qu'a été conçue l'idée de la Chambre de compensation et c'est en raison de son caractère désintéressé que les pouvoirs publics ont favorisé sa création. C'est ce qui a été exprimé en propres termes par le ministre de l'Armement quand, dans sa lettre déjà citée du 1<sup>er</sup> mai 1918, il écrivait au Président du Syndicat central des négociants importateurs de charbons : « Le projet de statuts que vous me transmettez établit que

la Société n'a pas en vue un profit commercial, mais se constitue uniquement dans un but d'intérêt général. Vous pouvez considérer que, dans ces conditions, le concours de mon administration lui est acquis. »

Or, ce n'est pas la forme commerciale que doivent affecter dans l'esprit de notre législation les groupements à but désintéressé. La loi du 1<sup>er</sup> juillet 1901 sur le contrat d'association est celle qui a été instituée à cet effet. Aussi, l'idée de poursuivre la compensation des frets à l'aide d'un organisme empruntant la forme d'une association s'était-telle fait jour chez certains importateurs. Il ne semble pas que les modalités de cette idée aient été sérieusement envisagées et c'est en somme presque sans discussion que fut adoptée la forme commerciale.

Que faut-il penser de cette décision, en droit et en fait ?

En droit nous le savons, la constitution d'un organisme de compensation affectant la forme commerciale allait directement à l'encontre de l'esprit de notre législation. La lettre de la loi, toutefois, nous devons le reconnaître était sauvegardée par l'article 38 des statuts qui stipule que :

« Sur les bénéfices nets, il est prélevé chaque année un vingtième au moins, pour la constitution d'un fonds de réserve et la somme nécessaire pour verser aux actions un dividende au taux de 6 0/0 l'an au maximum. Le solde, s'il en existe, est versé au compte spécial des Chemins de fer de l'Etat, conformément à la décision du Ministre de l'Armement et des fabrications de guerre visées à l'article 3. »

Le caractère désintéressé de la Chambre de Compensation consiste dès lors moins à ne pas faire de bénéfices dont jouiront les importateurs qu'à en faire qui profiteront à l'Etat, le cas échéant. Et d'autre part, la société, contrairement à toute société commerciale ne pouvait faire juridiquement que des bénéfices puisque, aux termes de l'article 3 des statuts, il était stipulé que : « le compte spécial des Chemins de fer  
« de l'Etat sera débité ou crédité du solde des opé-  
« rations entraînés par cette compensation, confor-  
« mément à la décision du ministre de l'armement et  
« des fabrications de guerre en date du 23 mai 1918. »

Quels étaient dès lors les motifs susceptibles de déterminer les importations à adopter la forme d'une Société commerciale ?

Il semble que certains aient invoqué à cet égard la souplesse de la forme commerciale, d'une part, et la gêne qu'eût été susceptible de leur apporter les prescriptions de la loi de 1901, dans l'exécution des opérations de compensation. (Réunion du 17 avril 1918 au Syndicat des importateurs.)

A vrai dire, ces raisons ne nous semblent pas déterminantes. La souplesse commerciale est, nous semble-t-il, de beaucoup dépassée par la souplesse que laissent les prescriptions de la loi de 1901 à l'action des fondateurs d'une association. Alors que les Sociétés commerciales sont malgré tout astreintes à un certain nombre de formalités, alors que leurs opérations subissent un contrôle organisé et réglementé par la loi, les associations n'ont d'autre limitation à leur activité que celles qui résultent des disposi-

tions librement consenties par les fondateurs dans les statuts. Or, pour des opérations de la nature de celles que nous étudions, opérations dont le caractère était essentiellement nouveau et supposait avant tout une adaptation réalisée par des hommes du métier, il nous apparaît que les initiatives nécessaires des importateurs eussent trouvé leur épanouissement d'une façon plus complète dans une forme juridique qui répondait plus exactement aux véritables préoccupations désintéressées qui les animaient.

Une objection peut toutefois nous être posée : c'est que, d'autre part, des sommes considérables étaient nécessaires, pour permettre à la Chambre de compensation de posséder, en attendant d'être remboursée par le Compte spécial des Chemins de fer de l'Etat, un fonds de roulement qui lui permît de reverser immédiatement aux importateurs l'excédent du fret réel sur le fret compensé ; et que, d'autre part, ces sommes ne pouvaient lui être fournies qu'à l'aide d'un capital que la forme de la loi de 1901 n'aurait pas permis de souscrire.

Nous remarquerons simplement que le capital de la Société anonyme à capital variable de la Chambre de compensation des frets n'a pas dépassé 200.000 francs après avoir initialement été de 150.000 francs, et que, ainsi que le faisait observer une lettre du Président de la Chambre de compensation au Ministre de la Reconstruction industrielle le 11 novembre 1919 : « Le volume de l'arriéré flottant des opérations de la Chambre à cette époque pouvait être évalué entre 70 et 80 millions. » Dans

ces conditions, on peut affirmer que la constitution du capital de la Société n'était qu'une opération purement fictive destinée à permettre l'adoption de la forme commerciale mais ne répondait à aucune nécessité. En réalité, le fonds de roulement de la Chambre était constitué par le dépôt de garantie des importateurs dont la base était le tonnage importé. Or, un tel dépôt eût pu tout aussi légitimement être exigé par la Chambre, si elle s'était constituée sous le régime de la loi de 1901.

Quant à la participation éventuelle de l'Etat au déficit possible des opérations de la Chambre, elle aurait pu se produire également sous la forme d'une subvention de l'Etat, subvention dont la possibilité est nettement prévue par l'article 6 de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1901.

En ce qui concerne les bénéfices prévus par les statuts de la Société telle qu'elle a été constituée, ils auraient perdu leur raison d'être avec une association qui, ne devant pas en réaliser par définition se fût efforcée de réaliser une péréquation des frets suffisamment exacte pour ne laisser subsister aucun solde.

Il serait donc intéressant de rechercher si, en vue des opérations du même ordre que pourraient par la suite motiver les événements, il n'y aurait pas lieu de s'attacher à la forme de l'association.

## CHAPITRE V

### DU CARACTERE

#### DE LA CHAMBRE DE COMPENSATION DES FRETS

L'organisme chargé d'effectuer les opérations de péréquation des frets pouvait être conçu suivant trois modes différents.

Ou bien on pouvait charger l'Etat, par l'intermédiaire d'un de ses organismes de guerre d'effectuer cette opération : c'eût été alors prolonger en ce domaine l'emprise de l'étatisme déjà si fortement accentuée pendant la guerre. Ou bien, allant au pôle opposé, on pouvait, laissant ce soin aux intéressés eux-mêmes, s'en remettre à l'initiative privée. Ou bien, adoptant un tiers parti, on pouvait concevoir une collaboration de l'Etat et des intéressés.

La première solution ne semble pas avoir séduit les Pouvoirs publics ; on le comprend. Les différentes manifestations de l'étatisme au cours de la guerre, dans les domaines où l'action administrative se trouvait désorientée par suite de son inaptitude toute naturelle à la solution de problèmes industriels ou commerciaux auxquels elle était mal préparée les inconvénients graves qui en résultèrent parfois, devaient, à juste titre, leur inspirer quelque méfiance vis-à-vis de questions aussi délicates. Du côté des industriels, il va sans dire que l'ingérence de l'Etat ne rencontrait guère de partisans. On peut citer comme une exception toutefois, l'opinion de cet importateur qui, consulté par les fondateurs de la

Chambre de compensation sur l'opportunité de leur projet leur répondait, de façon un peu simpliste qu'à son avis : « Il serait préférable que le B. N. C. « réquisitionne les navires et les incorpore à la flotte de secours, » ajoutant qu'il ne voyait pas le grand intérêt de la création projetée « car elle tendra comme « précédemment à encourager tous ceux qui ont pu « par des moyens détournés obtenir des navires à « des cours supérieurs à ceux fixés par le comité interallié. »

Quant à la seconde solution, elle se serait vraisemblablement heurtée, de la part de l'Etat, à une opposition absolue. Si les Pouvoirs publics paraissaient reconnaître en l'espèce la nécessité de recourir à l'expérience et aux aptitudes professionnelles des importateurs, ils entendaient bien — et toute l'histoire des opérations de la Chambre nous le montrera par la suite — les tenir en tutelle dans toute la mesure où il le pourraient. Le grand courant qui, en effet, s'établit pendant les hostilités dans le sens de l'omnipotence de l'Etat se manifestait ici encore sous la forme d'un **contrôle des plus stricts.**

C'est donc naturellement vers la troisième solution qu'il fallut s'orienter. De fait, la collaboration de l'Etat et des importateurs se présentait comme un système de nature à donner d'heureux résultats, à condition cependant que l'on se trouvât en présence d'une véritable collaboration. D'une part en effet les importateurs ne pouvaient songer par leurs propres moyens à imposer un régime en dehors du droit commun à tous les intéressés. En retour de l'intervention de

l'Etat qui, par conséquent, apparaissait comme indispensable, il était légitime que celui-ci fut appelé à participer à la gestion du nouvel organisme. Mais, en réalité, c'est bien moins à une collaboration que nous assisterons qu'à une véritable tutelle.

La sujétion de la Chambre de compensation des frets au B. N. C. et par suite à l'Etat comportait, par suite, la centralisation des services. C'est donc à un organisme unique, siégeant à Paris, n'ayant pas de ramifications en province qu'on aura à faire.

On eût pu avoir du rôle de la Chambre de compensation des frets une conception différente. On eût pu l'imaginer plus libre de ses mouvements, possédant dans les principaux ports de France des sortes de succursales facilitant sa mission et lui donnant une allure plus souple, plus vivante, moins bureaucratique en un mot.

Cette conception fut émise lors des consultations auxquelles se livrèrent les fondateurs de la Chambre de compensation des frets par un groupement d'importateurs consultés. Les vues qu'ils émirent procèdent d'idées neuves et intéressantes qu'il n'est pas sans opportunité de reproduire ici.

Le but de ce groupement, en préconisant le système dont nous allons parler était de dégager précisément les importateurs, dans la mesure où les circonstances le permettaient, de l'emprise administrative. Tout en conservant au B. N. C. son contrôle absolu de répartition et de prix, ce en quoi il reconnaissait la nécessité d'une collaboration avec l'Etat, il lui enlevait l'application pratique de ses décisions qui

constituait en quelque sorte la plus lourde partie de sa tâche matérielle pour la confier aux importateurs infiniment mieux qualifiés pour la mener à bonne fin tant pour le paiement des factures de charbon que pour la péréquation des frets.

Par la même occasion, les importateurs faisaient observer que, du fait du système préconisé, ils allégeraient immédiatement les charges financières qui pesaient lourdement sur la plupart d'entre eux, par suite du retard apporté par le B. N. C. dans le paiement des factures.

« Les avantages résultant de la création de la Chambre projetée, exposaient en effet les auteurs du contre-projet en question, ont une grande importance, mais seront compensés par un inconvénient d'autant plus sérieux qu'il vient aggraver lourdement une situation déjà très difficile à supporter pour bien des importateurs sinon pour tous, car indépendamment des avances que l'importateur consent au B. N. C., du fait que ses factures lui sont payées avec un retard qui, souvent, atteint plusieurs mois, il va se trouver dans l'obligation de faire encore une avance de 20 fr. (1) par tonne pour alimenter la caisse de la Chambre de compensation des frets charbonniers et cette aggravation ne sera pas seulement de 20 fr. par tonne comme on pourrait le supposer.

En effet, le prix de péréquation sera, par définition compris entre le fret minimum et le fret maxi-

---

(1) Ce chiffre de 20 fr. qui figurait en effet dans le projet primitif fut ensuite abaissé à 3 francs.

mum et, dans l'exemple que nous allons prendre, nous négligerons avec intention le fret provenant des vapeurs en time-charter, car aucun des importateurs présents n'ayant de vapeurs en location, nous sommes mal placés pour évaluer ce fret à la tonne. Nous retiendrons simplement que ce fret, quel qu'il soit, ne peut qu'aggraver encore nos conclusions.

Le fret allié minimum est, sauf erreur, celui de la Manche, de Bristol, Saint-Malo, soit 21/; et en francs 28,35 ou pour la comodité de notre démonstration 30 francs.

Le fret maximum neutre est, sauf erreur, de Fife Ports à Bayonne de 86/3 soit en francs 116.

Le prix de fret péréqué sera donc situé entre ces deux chiffres. Il se rapprochera du fret minimum si les vapeurs alliés sont en majorité ; il se rapprochera du fret maximum si, au contraire, les vapeurs alliés sont en minorité ; il dépasserait le fret maximum neutre si les vapeurs en time-charter l'emportaient sur les deux autres et faisaient ressortir un prix de fret, comme il y a lieu de le croire bien supérieur au fret neutre maximum.

Pour fixer les idées, nous établissons de façon absolument arbitraire le prix du fret péréqué à 60 fr. la tonne.

Deux cas se présentent :

1° L'importateur recevant par vapeurs alliés, — Cet importateur paie à l'armateur 30 fr. par tonne, mais il devra verser à la Chambre de compensation, la différence entre le prix péréqué et le prix de charte-partie, c'est à dire :

Frs : 60 — 30..... Fr. 30 »

Il aura déjà versé à la Chambre de compensation à titre de garantie.... Fr. 20 »

Il facturera au B. N. C. sa cargaison et, en supposant qu'il s'agisse de gros Cardiff, sa facture s'élèvera à la somme de: (base Saint-Malo),

Charbon.... Fr. 40 »

Fret..... Fr. 30 »

Constante C

18 + 5.... Fr. 23 »

Fr. 93 »

Ces Fr. 93 représentent un débours réel et comme ces débours ne seront remboursés par le B. N. C. que plusieurs mois après la production de sa facture ou, au minimum, 1 mois après,

L'avance totale faite par l'importateur pour une tonne de charbon sera donc de ..... Fr. 143 »  
soit pour une cargaison de 2.000 T. Fr. 286.000

Sur ces Fr. 286.000, il est vrai, Fr. 40.000 seront productifs d'intérêts à 6 0/0.

Or, actuellement la situation de ce même importateur est bien différente car il n'a à faire l'avance que du montant de sa facture au B. N. C. c'est-à-dire :

Charbon..... Fr. 40 »

Fret..... Fr. 30 »

Constante C..... Fr. 23 »

93 »

par tonne et pour 2.000 T..... Fr. 186.000

Cet importateur avec le nouveau régime aura donc une aggravation de charges, pour un mois et

sur 2.000 tonnes de Fr. 100.000. Pour les bénéficiaires actuels du fret allié, c'est donc une très lourde aggrava-  
tion variable, il est vrai, en fonction du prix de fret  
péréqué, mais comme ce fret ne peut pas, par défini-  
tion être égal au fret alié, il en résulte que fatale-  
ment il y aura augmentation des charges.

2° Fret neutre. — L'importateur qui paie Fr. 116  
de fret devra toujours payer à l'armateur, à l'arri-  
vée du navire Fr. 116 par tonne. Il est vrai que, en  
principe, il sera remboursé par la Chambre de com-  
pensation de Fr. 56 par tonne, mais dans quel délai  
sera-t-il remboursé de cette somme ? L'expérience  
seule pourra l'établir, mais il n'est pas présomptueux  
de supposer qu'il faudra un délai de trois semaines  
ou un mois.

La situation de cet importateur sera donc la  
suivante :

|                                                |     |    |   |
|------------------------------------------------|-----|----|---|
| Avance à la Chambre de compen-<br>sation ..... | Fr. | 20 | » |
|------------------------------------------------|-----|----|---|

|                                                                                                |     |    |   |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|----|---|
| Différence de fret payé à l'armateur<br>pour le compte de la Chambre de com-<br>pensation..... | Fr. | 56 | » |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|----|---|

|                               |       |    |   |
|-------------------------------|-------|----|---|
| Facture du B. N. C. (Bayonne) | _____ |    |   |
| à reporter.....               | Fr.   | 76 | » |

|             |     |    |   |
|-------------|-----|----|---|
| Charbon.... | Fr. | 40 | » |
|-------------|-----|----|---|

|           |     |    |   |
|-----------|-----|----|---|
| Fret..... | Fr. | 60 | » |
|-----------|-----|----|---|

Constante C

|        |     |    |   |     |   |
|--------|-----|----|---|-----|---|
| 19 + 7 | Fr. | 26 | » | 126 | » |
|--------|-----|----|---|-----|---|

|                                  |     |         |   |
|----------------------------------|-----|---------|---|
| Total de l'avance pour une tonne | Fr. | 202     | » |
| et sur 2.000 T. ....             | Fr. | 404.000 |   |

Actuellement les avances de cet importateur sont de :

|   |             |     |     |   |
|---|-------------|-----|-----|---|
|   | Charbon.... | Fr. | 40  | » |
|   | Fret.....   | Fr. | 116 | » |
| « | Constante C | Fr. | 26  | » |
|   | Soit        | Fr. | 182 | » |

et sur 2.000 T. .... Fr. 364.000

Conclusion : aggravation également, moindre il est vrai que dans le premier cas et réduite à son minimum, c'est-à-dire Fr. 20 par tonne, le montant de l'avance obligatoire.

De toutes façon, les chiffres ci-dessus font ressortir comme nous le disions au début une lourde aggravation des charges qui pèsent déjà sur les importateurs et qui pèsent sur un des points capitaux : leur trésorerie....

En résulte-t-il que nous devons faire opposition à ce projet ? Non et au contraire notre avis est non seulement de l'appuyer mais de demander au B. N. C. de l'élargir et d'en faire un organisme plus complet, c'est-à-dire il faut que cette Chambre de compensation soit transformée en une sorte de Banque de crédit qui aura pour fonctions principales :

1° le règlement de la péréquation des frets, opération qui englobera les importateurs-consommateurs et les importateurs-revendeurs ;

2° règlement de toutes les fournitures de charbon faites pour le compte du B. N. C., opération qui englobe seulement les importateurs-revendeurs.

Mais une objection se présente. Ainsi conçue cette Chambre de compensation, banque de crédit, devient

une très grosse affaire qui, au premier abord paraît irréalisable. Mais à condition de ne pas confier le régime de la France entière à un seul bureau ayant ses assises à Paris, parfaitement réalisable, à condition de créer des succursales régionales dotées d'une certaine autonomie, mais relevant directement du siège social à Paris, lequel siège social relèvera lui-même directement du B. N. C.

Le rôle de ces succursales serait particulièrement d'encaisser les avances, de payer les différences de péréquation de fret, de payer les factures de fournitures de charbon au B. N. C. Leur caisse serait alimentée :

1° par le versement d'une avance de fonds à déterminer qui serait versée par les importateurs et qui naturellement ne serait pas la même pour les importateurs-consommateurs que pour les importateurs-revendeurs ;

2° par le versement mensuel de la caisse des Chemins de fer de l'Etat d'une somme également à déterminer.

Chaque succursale aurait une autonomie financière à peu près complète ; mais, cependant, pour conserver à l'ensemble de l'affaire, toute l'élasticité nécessaire, des virements pourraient être faits d'ordre du siège social d'une succursale sur l'autre ou sur la caisse centrale.

Le montant de l'avance à verser par un importateur serait fixé par le B. N. C. d'accord avec les importateurs, de façon que cela constitue pour cha-

cun une garantie suffisante pour le B. N. C. et proportionnée au tonnage importé.

La somme à verser d'avance mensuellement par la Caisse des Chemins de fer de l'Etat serait déterminée d'une façon à peu près exacte, après un mois ou deux de tâtonnements, car ces versements devraient représenter les besoins totaux de la caisse, pour faire face à tous ses paiements, après s'être servie des fonds provenant du versement des cautionnements.

Si, par exemple, le montant des avances versées par les importateurs s'élève à Fr. 500.000, que le montant des dépenses à payer s'élève à Fr. 120, la Caisse des Chemins de fer de l'Etat devra verser à la Caisse de compensation d'avance à titre de fond de roulement Fr 700.000 et quand nous parlons de dépenses, nous englobons non seulement les sommes à payer aux importateurs, mais les frais de gestion de l'organisme et le montant des intérêts à payer conformément au projet du B. N. C.

*Procédure.* — Le B. N. C. conserve la haute direction et le contrôle absolu de toutes les opérations, de même que la caisse des Chemins de fer de l'Etat garantit la liquidation des opérations, en perte ou en gain.

Le prix péréqué du fret serait indiqué par le B. N. C. et communiqué au siège social de l'organisme qui en aviserait chaque succursale, lesquelles en feraient l'application sans autre avis.

Le visa bon à payer des factures de fournitures de charbon pour le compte du B. N. C. serait donné par les Commissions B des ports dont les pouvoirs

seraient cependant limités à la vérification de la stricte application des tarifs édictés par le B. N. C.

Les factures faisant l'objet d'un litige, entre les fournisseurs et la Commission B seront transmises directement au B. N. C. qui seul aura qualité pour trancher la question.

De cette façon les Commissions B se réunissant d'une manière à peu près générale dans les huit jours, ce qui pourrait devenir une règle, les importateurs seraient payés dans un délai maximum de dix jours car, au lendemain de la réunion de la Commission B, celle-ci transmettra les factures avec le vu bon à payer à la succursale régionale et cette succursale, le jour même de la réception, couvrira l'importateur du montant de sa facture.

Périodiquement les succursales enverront le résumé de leurs écritures avec toutes les pièces justificatives à l'appui du siège social. Le siège social centralisera toutes ces écritures et les transmettra ensuite au B. N. C. pour que son service comptabilité puisse effectuer toutes les vérifications qu'il jugera convenables. Cette vérification, il est vrai, n'aura lieu qu'après le paiement des factures, mais le B. N. C. aura cependant toute garantie par le versement du cautionnement des importateurs et si, par suite d'une erreur de la Commission B, il y avait un redressement à effectuer, le B. N. C. ou plus exactement, la caisse des Chemins de fer de l'Etat aura toujours la possibilité de se reprendre et d'imposer sa solution, puisqu'il aura dans sa Caisse, à titre de cautionnement, une somme X appartenant aux importateurs.

Il resterait bien entendu que les cautionnements seraient strictement individuels et que celui de X ne pourrait servir à compenser les fautes ou les erreurs de Y.

Chaque succursale devrait être légalement constituée et sa comptabilité, pourrait être vérifiée à tout moment et dans tous ses détails par un Inspecteur des finances. Paris serait tenu au courant, dans la mesure où il le désirerait par des documents périodiques, mensuels, hebdomadaires ou quotidiens.

Cette partie de la question constitue les détails de l'affaire et nous n'avons pas jugé nécessaire de les examiner pour l'instant. »

Ce projet fut adressé par le groupement qui en était l'auteur, à la fois aux fondateurs de la Chambre de compensation et à d'autres groupements d'importateurs. De ces derniers, certaines objections s'élevèrent, tendant à accuser encore, dans le sens d'une plus grande décentralisation l'effort que cherchait à réaliser le groupement auteur du contre-projet que nous venons de réaliser :

« Nous craignons, lit-on dans la réponse à laquelle  
« nous faisons allusion que l'intervention des Che-  
« mins de fer de l'Etat sur laquelle repose le fonction-  
« nement de succursales que vous préconisez, ne  
« donne pas l'avantage que vous escomptez, parce  
« que les versements annuels de la Caisse des Chemins  
« de fer de l'Etat que vous chiffrez dans votre exem-  
« ple par une somme d'environ 700.000 francs, subi-  
« ront vraisemblablement les mêmes lenteurs que  
les règlements que nous attendons sous le régime

actuel pour le paiement des charbons importés.

« Après discussion, il nous paraît que le concours  
« d'un établissement financier à Paris aurait pour  
« avantage de simplifier l'organisation en question et  
« en même temps de réduire les frais généraux au  
« strict minimum.

« Cet établissement financier fonctionnerait avec  
« la garantie des Chemins de fer de l'Etat et sous  
« le contrôle du B. N. C. et permettrait des règlements  
« rapides aux importateurs à la suite des compen-  
« sations de fret établies et ratifiées par les Commis-  
« sions de contrôle siégeant dans les ports d'importa-  
« tion.

« Comme vous le voyez, nous avons une concep-  
« tion différente de la vôtre en juxtaposant au  
« groupement général des importateurs, revendeurs  
« et consommateurs, un organe financier dont le  
« métier offre justement les garanties de rapidité de  
« règlement que nous désirons. »

Ce à quoi les auteurs du contre-projet répon-  
daient à la date du 12 avril 1918 :

« En ce qui concerne l'opinion que vous avez de  
notre projet, il nous semble que vous avez perdu de  
vue que l'association que nous préconisons aurait pour  
tâche non seulement de réglementer la péréquation  
générale des frets, mais également le règlement de  
toutes les factures de fournitures de charbon pour  
le compte du B. N. C. à Paris.

C'est particulièrement pour cette dernière raison  
que nous sommes d'avis de créer un organisme com-  
portant des gens de métier. Nous ne croyons pas que

le fait d'avoir trois ou quatre succursales — car il ne s'agit pas d'en créer dans chaque port — puisse augmenter en doute, en effet, de trouver dans chaque région, deux ou trois importateurs disposés à diriger gracieusement ces succursales et les dépenses se borneraient donc à quelques frais de bureau et aux appointements d'un employé comptable, ce qui peut représenter en tout peut-être Fr. 5.000 par an.

Quant à l'objection que vous nous présentez au sujet de la lenteur que subiraient les règlements du fait que nous comptons sur la Caisse des Chemins de fer de l'Etat, nous ne sommes pas tout à fait de votre avis. Les lenteurs actuelles proviennent, non pas de ce que la Caisse des Chemins de fer de l'Etat retarde les paiements mais de ce que l'organisme de comptabilité du B. N. C. ne peut pas suffire à sa tâche et de l'expérience que nous en avons personnellement, du moins, on peut dire que dans les huit jours dans lesquels la Caisse des Chemins de fer de l'Etat est invitée par le B. N. C. à payer, le règlement est effectué.

Néanmoins notre idée de faire intervenir un établissement financier pour créer un fond de roulement suffisant pour les paiements à effectuer ne manque pas d'intérêt et nous ne croyons pas que vos vues et les nôtres soient en opposition ; il nous semble, au contraire, qu'une adaptation des unes et des autres, devrait amener un résultat très satisfaisant. »

De leur côté les fondateurs transmirent ces suggestions au Bureau national des charbons qui, après avoir déclaré « qu'il trouvait ingénieuse la combinai-

son soumise et qu'il l'étudierait » ne paraît pas s'être soucié de la mettre à l'étude. Le syndicat central des Importateurs avisait bien les auteurs, le 13 avril 1918, que cette question ferait l'objet d'un examen après que la formation de la Chambre de compensation aurait été officiellement décidée, » mais ceux-ci ne paraissaient pas se tromper en répondant le 15 avril « ce nous semble être un bel enterrement de première classe. »

En réalité, il nous semble que l'effort constructif réalisé par les auteurs du contre-projet eût mérité un meilleur sort. Peut-être faut-il attribuer à l'opposition catégorique du B. N. C. l'absence de tout examen sérieux. On peut supposer en effet que les tendances de ce contre-projet allaient directement à l'encontre des tendances centralisatrices et étatistes que cet organisme s'efforçait de faire prévaloir dans les réalisations en cours. On peut d'autant plus le regretter qu'aux yeux des auteurs du contre-projet, la réalisation de cette sorte de Banque de crédit serait écrivaient-ils, « l'acheminement vers une organisation nouvelle qui, peu à peu, pourrait accroître son indépendance et, au lendemain de la guerre, nous dégager sans heurt, sans difficulté, de l'emprise administrative en concervant un système transitoire susceptible peut-être d'éviter des catastrophes. »

Il semble bien toute fois que certaines objections fondamentales qui avaient servi à étayer l'argumentation des auteurs du contre-projet aient néanmoins donné à réfléchir aux fondateurs de la Chambre de compensation et au B. N. C. Nous retrouverons, en

effet, dans les statuts et le règlement intérieur de la Chambre de compensation, tels qu'ils furent adoptés par la suite, un certain nombre de dispositions formuées par le contre-projet.

C'est ainsi que le montant du dépôt de garantie par tonne, fixé primitivement à 20 fr. fut abaissé en réalité à 3 fr., ce qui alléga considérablement la charge financière imposée aux importateurs. C'est ainsi encore que le règlement rapide des opérations de compensation fit l'objet des constantes préoccupations de la Chambre de compensation qui, dans l'article 1<sup>er</sup> de son Règlement intérieur prescrivait au paragraphe *d* que « les différences seront réglées *immédiatement* par un versement de la C. C. F. ou par un versement de l'importateur, suivant que le compte de ce dernier sera créditeur ou débiteur. » C'est ainsi encore que la Chambre de compensation intervint à plusieurs reprises avec la plus grande vigueur auprès du B. N. C., en vue d'obtenir la rapidité de ses règlements. Les précisions nous font défaut pour dire si ces instances furent ou non suivies de succès et si, par suite, les appréhensions des auteurs du contre-projet étaient bien fondées.

## CHAPITRE VI

### ORGANISATION

#### DE LA CHAMBRE DE COMPENSATION DES FRETS

Ainsi que nous l'avons indiqué antérieurement, c'est sous la forme d'une société anonyme à capital variable que fut constituée la Chambre de compensation des frets charbonniers.

Les statuts stipulent (art. 1<sup>er</sup>) que pourraient être seuls actionnaires, indépendamment des administrateurs statutaires, désignés par le pacte social lui-même « les titulaires d'autorisations d'importation de charbon (importateurs sociétés ou groupements) ainsi que les importateurs qui, sans être titulaires en nom d'autorisations d'importation seront chargés par les titulaires de ces autorisations de réaliser les importations autorisées. »

Le capital social fut fixé initialement à la somme de 150.000 fr. (art. 7) et divisé en actions de 50 fr. chacune, souscrites exclusivement par les titulaires d'autorisations d'importation ou par leurs représentants et par les administrateurs statutaires.

Chaque souscripteur pouvait souscrire une action au moins et au plus un nombre d'actions proportion-

nel au tonnage de charbon importé par lui au cours du premier trimestre de 1918, à raison d'une action par 500 tonnes importées.

Ce capital pouvait être augmenté conformément aux articles 48 et 49 de la loi du 24 juillet 1867 et il le fut effectivement jusqu'à 200.000 francs.

De même, la possibilité était prévue de sa réduction, conformément à la loi, par la reprise des apports résultant de retraite, d'exclusion, de décès ou de cessation de commerce d'un ou plusieurs actionnaires, mais sans pouvoir descendre au-dessous des  $\frac{3}{5}$  du montant le plus élevé qu'il aurait atteint dans les douze mois précédents.

La société se proposait aux termes de l'article 3 d'effectuer conformément aux lois et règlements et aux accords franco-britanniques en vigueur « les opérations de compensation des prix des transports maritimes des charbons importés rendues nécessaires par la taxation officielle des charbons et, à cet effet, de recevoir et de payer les écarts constatés entre les prix compensés et les prix réels : sous la condition que le compte spécial des Chemins de fer de l'Etat sera débité ou crédité du solde des opérations entraînées par cette compensation, conformément à la décision du Ministre de l'Armement et des Fabrications de guerre, en date du 23 mai 1918 et généralement de faire toutes opérations connexes ou accessoires.

La société pourra également effectuer les opérations de compensation relatives aux brais servant à la fabrication des combustibles agglomérés si elle y

est autorisée par le ministre de l'Armement et des Fabrications de guerre. »

Quant aux bénéfices, l'article 38 stipulait que « sur les bénéfices nets, il est prélevé chaque année 1/20 au moins pour la constitution d'un fonds de réserve et la somme nécessaire pour verser aux actions un dividende au taux de 6 0/0 l'an au maximum. Le solde, s'il en existe, est versé au Compte spécial des Chemins de fer de l'Etat, conformément à la décision du Ministère de l'Armement et des Fabrications de guerre. »

L'article 4 stipulait que la société prendrait fin six mois après la date de la cessation des hostilités telle qu'elle serait fixée par décret et l'article 41 prescrivait que l'actif net disponible, après paiement du passif social et remboursement du montant des actions serait versé au compte spécial des Chemins de fer de l'Etat.

De l'ensemble des autres dispositions, dont on retrouve au surplus le texte intégralement aux *annexes* que nous reproduisons à la fin de notre étude, rien de spécial n'est à retenir : ce sont les clauses généralement adoptées et qui sont presque de style dans la constitution des sociétés anonymes.

Il est toutefois un certain nombre de prescriptions que nous tenons à souligner, parce qu'elles marquent, d'une façon toute particulière, l'étendue de l'emprise qu'exerçait sur l'action de la Chambre de compensation des frets l'autorité de l'Etat, personnifié ici par le Bureau national des charbons. Ainsi que nous le remarquions précédemment, nous n'assistons

plus ici à une collaboration de l'Etat et de la Chambre de Compensation, mais à une véritable tutelle de cette dernière qui ne représente plus en définitive, qu'une sorte de rouage déguisé du B. N. C.

L'article 1<sup>er</sup> pose d'abord en principe que la société qui est fondée « fonctionne sous le contrôle du Ministre de l'Armement et des Fabrications de guerre. » C'est également « sous le contrôle du Ministre de l'Armement et des Fabrications de guerre », que la société, aux termes de l'article 3, se propose d'effectuer les opérations de compensation prévues entre les importateurs, unions d'importateurs de charbon et groupements charbonniers.

Cette Chambre ainsi constituée sous les auspices du Ministre de l'Armement, effectuera ses opérations s'appliquant « à tous les importateurs, actionnaires ou non actionnaires, qui seront astreints à la compensation en vertu des instructions du Ministre de l'Armement et des Fabrications de guerre, » et le règlement intérieur destiné à fixer les détails d'application du fonctionnement de la Chambre « sera soumis à l'approbation préalable du Ministre de l'Armement et des Fabrications de guerre. Il ne pourra être modifié qu'avec le consentement de ce dernier et sera obligatoire pour tous les importateurs participant à la compensation. » (art. 6.)

Quant à l'administration de la société, l'Administration y exerce encore son intervention. C'est ainsi que (art. 20) la désignation du Président et de l'Administrateur délégué désignés chaque année par le Conseil d'administration doit être ratifiée par le

Ministre de l'Armement. Quant aux séances elles-mêmes de ce Conseil d'administration, le Directeur du B. N. C., délégué du Ministre de l'Armement, devra être convoqué à ces séances et pourra y assister ou s'y faire représenter (art. 21.)

Bien plus, parmi tous les pouvoirs étendus dont l'article 23 dote le Conseil d'administration, il en est un, celui de contracter des emprunts dont il ne peut faire usage sans le consentement du Ministre de l'Armement.

Si nous passons au contrôle de la société, nous y voyons que l'article 27 dispose que « le Directeur du B. N. C., délégué du Ministre de l'Armement et des Fabrications de guerre, ou son représentant, ont les mêmes droits que les Commissaires des Comptes. » Du reste, dit l'article 37 « L'inventaire, le bilan et le compte de profits et pertes, sont mis à la disposition des Commissaires et du Directeur du B. N. C. ou de son délégué, le quarantième jour au plus tard avant l'Assemblée générale annuelle. »

Nous retrouvons au surplus dans les assemblées générales les mêmes traces de l'intervention administrative. Le ministre de l'Armement doit être convoqué aux Assemblées générales (art. 28), les propositions soumises au Conseil d'administration vingt jours au moins avant la date de l'assemblée par le Ministre de l'Armement ou par le Directeur du B. N. C. doivent être mises à l'ordre du jour de l'Assemblée à laquelle le Directeur du B. N. C. et les délégués du Ministre ont le droit d'assister.

Si nous ajoutons à cela les dispositions que nous

avons déjà envisagées relatives à l'attribution des bénéfices et du solde de l'actif en cas de dissolution, il nous apparaît, ainsi que nous l'observions un peu plus haut, que l'action de la Chambre de Compensation des frets a en somme toujours été une action subordonnée. Ceci apparaît d'autant plus clairement quand on songe que le règlement intérieur, destiné à préciser les détails d'application du fonctionnement de la Chambre devait recevoir l'approbation du Ministre. Aussi y rencontre-t-on des dispositions telles que celles de l'article 2 (*h* et *i*) prescrivant que les cas litigieux seront enlevés à la compétence de la Chambre de Compensation, pour être soumis à une Commission supérieure de contrôle des prix siégeant au B. N. C., Commission statuant elle-même sous réserve de l'approbation du Ministre, ou encore que, dans le cas de rotation d'une durée anormale pour un navire affrété au temps la C. C. F. saisira le B. N. C. et ne compensera définitivement le fret que conformément à la décision de l'administration.

## CHAPITRE VII

### FONCTIONNEMENT

#### DE LA CHAMBRE DE COMPENSATION DES FRETS

Pour saisir le mécanisme de fonctionnement de la Chambre de Compensation des frets, trois questions sont à examiner successivement. D'abord il faut nous demander quelles étaient les justifications à fournir par les importateurs pour permettre à la Chambre d'exercer matériellement son contrôle et d'effectuer ses opérations. Il faut ensuite connaître quelle était l'organisation administrative interne de cet organisme, comment les opérations de compensations étaient menées pour arriver à bonne fin. Enfin, ces opérations supposant un fonds de roulement important et des frais généraux considérables, il vient tout naturellement à l'esprit de se demander à l'aide de quelles disponibilités la Chambre de Compensation était amenée à faire face à ses obligations. Resterait bien à nous demander également quelles étaient les dépenses des importateurs admises à la

compensation, c'est-à-dire quel était le fonds même sur lequel portaient les opérations dont nous proposons d'examiner maintenant la forme. Mais c'est là une étude que nous entreprendrons plus tard.

*I. — Justifications à fournir par les intéressés*

Ces justifications faisaient l'objet de l'article 1<sup>er</sup> du règlement intérieur, qui s'exprimait comme suit, dans ses paragraphes *b)* et *c)*.

*b)* « Tout importateur astreint à la compensation est tenu de présenter immédiatement à la C. C. F. les comptes des frets qu'il aura payés, avec les pièces justificatives à l'appui, notamment :

Copie de la charte-partie certifiée conforme par un courtier maritime français ou par toute autre personne française ou étrangère dont la certification sera agréée par la C. C. F.

Exemplaire du connaissement, visé par le délégué du B. N. C. dans le port pour certification d'arrivée de la cargaison.

Compte de fret acquitté par le capitaine du navire, ou par l'armateur ou son représentant, ou ou par un courtier maritime pour les navires affrétés au voyage et quittances des locations payées pour les navires affrétés au temps.

Quittances des primes d'assurances de guerre sur corps des navires ou taxes représentatives, lorsque ces assurances seront à la charge de l'affréteur.

Ces pièces seront accompagnées d'une demande de compensation établie sur une formule du modèle annexé au présent règlement.

.. c) Les règlements présentés par l'importateur seront vérifiés par la C. C. F. Après reconnaissance de leur exactitude, le montant en sera porté aussitôt au crédit du compte de l'importateur. En même temps ce compte sera débité du montant du fret au taux de compensation. »

Dans ces conditions, les importateurs auront donc à envoyer à la Chambre de Compensation :

1° Immédiatement, leurs chartes-parties ou copies certifiées conformes par un courtier maritime ;

2° Par la suite, et au fur et à mesure de leurs paiements, les quittances qui leur seront délivrées par les armateurs, les assurances, etc...

3° Enfin, au fur et à mesure des arrivées de cargaisons, les connaissements visés et vérifiés par les Délégués des ports.

## *II. — Organisation administrative interne de la C. C. F.*

Les pièces justificatives que nous venons d'indiquer avaient à suivre une filière. Cette filière suppose la connaissance de l'organisation intérieure de la C. C. F. qui était la suivante.

En dehors de la direction générale qui constituait l'organe centralisateur et coordinateur, la Chambre comportait les différents services ci-après.

A) Service des règlements provisoires ;

B) service des contrats d'affrètements ;

C) service des assurances et frais divers ;

D) contrôle des voyages et vérification des connaissements ;

E) service des règlements défitifs ;

F) services généraux, courrier, caisse, contentieux, etc...

*Service A.* — (Règlement provisoire). — Le service A recevait du service du courrier toutes les quittances produites par les importateurs à l'appui de leurs demandes de compensation ; il les inscrivait à l'actif du compte-courant de chaque importateur.

D'autre part, il recevait également du courrier les connaissements et il inscrivait au passif de chaque compte-courant le produit du tonnage par le fret compensé. Le solde de ce compte-courant provisoire qui était tenu au jour le jour donnait la situation de chaque importateur, qui pouvait en user comme d'un compte-courant de banque.

Le service A, sitôt qu'il avait pris note des quittances et des encaissements, les transmettait savoir :

Les quittances de fret au service B.

Les quittances d'assurance et de frais divers au service C.

Enfin, les connaissements au service D qui leur donnaient la suite indiquée ci-après.

\*  
\* \*

*Service B.* — Le Service des Contrats d'Affrètement tenait une collection complète des chartes-parties et il contrôlait leur conformité avec les accords franco-britanniques et les règlements français. Sitôt qu'il était saisi par le service A d'une quittance de fret, il la rapprochait de la charte-partie ou du contrat

d'affrètement, la vérifiait et la transmettait avec ses observations au service E (Règlement définitif.)

\*  
\* \*

*Service C.* — Le service des assurances et frais divers agissait de même à l'égard des quittances d'assurance et de frais divers qu'il reçoit du service A. Sitôt sa vérification terminée il les transmet avec ses observations au service E.

\*  
\* \*

*Service D.* — Le service D était chargé, en premier lieu, de s'assurer qu'il ne se produisait aucune omission dans les voyages signalés à la Chambre de Compensation. Il importait en effet que tout le charbon rentrant en France par les ports fut soumis à la Chambre de Compensation, et non pas seulement les cargaisons dont les importateurs jugeraient avantageux de se faire compenser le fret.

Le service D devait donc être en liaison constante avec le Bureau National des Charbons qui lui transmettait toutes les informations reçues :

De Londres,

Des Délégués de ports

Du service des Ponts et Chaussées (Service maritime)

Enfin, de la Douane au sujet des arrivées de bateaux.

Il tenait à cet effet, un contrôle complet de la

rotation des navires et il était amené ainsi à suivre dans le détail la marche de tous les navires de la Flotte Charbonnière.

En second lieu, ce même service recevait du service A les connaissements qui devaient entrer en compte dans la compensation, et il rapprochait ces connaissements des renseignements qu'il avait recueillis d'autre part sur les arrivées des navires, ce qui lui permettait de faire ressortir les omissions volontaires ou involontaires.

Il faisait d'ailleurs le nécessaire auprès des importateurs pour réparer les omissions constatées et il transmettait les connaissements dont il avait pris note au service E (Règlement définitif).

\*  
\* \*

Le service des règlements définitifs à l'aide des quittances reçues des services B et C et des connaissements reçus du service D établissait le compte définitif de chaque client, en s'assurant de la concordance de ces différentes pièces et de la légitimité des compensations demandées.

Il tenait donc un autre compte-courant analogue à celui tenu par le service A et par l'intermédiaire de la Direction, il saisissait le Bureau National des Charbons et de toutes les difficultés qui exigeaient l'intervention de la Commission Supérieure de Contrôle des prix.

C'était en définitive, le service E qui était l'organe de liaison le plus important entre la Chambre de

Compensation et le Bureau National des Charbons.

Après avis sur chaque cas litigieux, de la Commission Supérieure de Contrôle des prix, et après la décision du Ministre de l'Armement, le service E passait les écritures de règlement définitif et les communiquait au service A pour opérer sur le compte-courant provisoire les redressements nécessaires.

\*  
\* \*

*Service F.* — Le service F (courrier, caisse contentieux, etc...) n'appelle aucune explication particulière.

### *III. — Des disponibilités financières de la C. C. F.*

#### *a) Le fond de roulement*

Aux termes de l'article 2 du règlement intérieur « les profits ou les pertes qui résulteraient de différences entre les frets réels et le fret taxé officiellement seront versés au compte spécial des Chemins de fer de l'Etat par la Chambre de compensation des frets ou remboursés à la Chambre de compensation des frets par le Compte spécial des Chemins de fer de l'Etat suivant le cas. »

Ces dispositions visaient à réaliser l'équilibre définitif à obtenir par la C. C. F. en vue de remplir sa mission. Mais ce qu'elles ne pouvaient dire et ce que la pratique devait inévitablement révéler, c'est que l'équilibre ainsi poursuivi était irréalisable de façon immédiate.

Si les importateurs, en effet, ne faisaient aucune difficulté pour recevoir le montant de ce qui leur

était dû, il était plus malaisé dans bien des cas d'obtenir le règlement des sommes dont ils étaient débiteurs et surtout le règlement rapide. Or, il n'échappera pas à l'observation de tous les esprits avertis qu'une telle situation était de nature à créer à la Chambre de compensation des difficultés des plus sérieuses. Par la nature même de ses opérations, le jeu d'équilibre qu'elle avait à réaliser ne pouvait s'effectuer qu'autant que les rentrées lui permettaient de faire face à temps à ses échéances. Il était donc de toute nécessité, en présence du fait inévitable du retard apporté par ses débiteurs à leurs règlements que la Chambre de compensation pût disposer d'un fond de roulement suffisant. Ce fond de roulement, dont l'existence avait été prévue par l'article 3 du règlement, disposait tout d'abord pour l'alimenter du versement en espèces d'un dépôt de garantie dont la quotité laissée à l'appréciation du Conseil d'administration ne devait pas, aux termes de l'article 3 du règlement intérieur dépasser 5 francs.

En fait ce chiffre fut abaissé à 3 fr. d'abord, et finalement à 2 francs.

L'article 3 disposait que ce dépôt de garantie « sera rendu sur la totalité du tonnage des autorisations d'importation dont l'importateur aura été titulaire ou consignataire sur le deuxième trimestre 1918.

Toutefois, si un importateur n'a pas obtenu d'autorisation d'importation sur le deuxième trimestre de 1918, le Conseil d'administration fixera, par décision spéciale, le tonnage sur lequel sera calculé son dépôt de garantie.

c) Toute attribution d'autorisation supplémentaire d'importation donnera lieu à une augmentation correspondante du dépôt de garantie.

d) Le versement du dépôt de garantie pourra être fait en une seule fois ou en plusieurs, suivant décisions du Conseils d'administration.

Le Conseil d'administration pourra également décider le remboursement partiel des dépôts si le mouvement des opérations de la Société permet de réduire l'importance du fonds de garantie.

e) Le montant du dépôt de garantie sera porté au crédit de l'importateur et sera productif d'intérêts au taux de 6 0/0 l'an, payables à terme échu, le 1<sup>er</sup> janvier et le 1<sup>er</sup> juillet de chaque année pour le premier paiement avoir lieu le 1<sup>er</sup> janvier 1919.

f) Le dépôt de garantie sera garant vis-à-vis de la C. C. F. de la sincérité et de l'exactitude des opérations de chaque importateur astreint à la compensation.

g) En cas d'erreur, omission, ou inexactitude dans les règlements présentés par un importateur, le Conseil d'administration débitera le compte-courant de l'importateur du montant de l'erreur, de l'omission ou de l'inexactitude. En cas d'insuffisance des sommes qui figureraient au compte-courant le complément sera prélevé sur le montant des sommes versées à titre de dépôt de garantie et l'importateur sera invité à compléter son compte dans le plus bref délai. En cas de refus de sa part, le Conseil d'administration prendra les mesures jugées nécessaires et pourra prononcer la suspension des opérations de compensation des

frets de l'importateur, jusqu'à régularisation de la situation, sans préjudice des sanctions qui pourraient être prises par l'Administration.

h) A l'expiration de la Société et après liquidation des opérations, le montant des sommes versées par chaque importateur à titre de dépôt de garantie, lui sera remboursé avec les intérêts échus, sous réserve de ce qui vient d'être dit au précédent alinéa.

j) En cas de retraite volontaire ou forcée d'un actionnaire de la C. C. F., le remboursement du dépôt de garantie sera effectué dans les conditions prévues à l'art. 15 des statuts pour le remboursement des actions, sous réserve des sommes qui pourraient être dûes par l'actionnaire à la C. C. F.

Mais les sommes provenant de ce dépôt de garantie se révélèrent comme absolument insuffisantes à parer aux nécessités considérables du fonds de roulement. Il y avait lieu dans ces conditions de recourir à l'application du paragraphe *b* de l'article 2 du règlement intérieur qui prévoyait que le Conseil d'administration de la C. C. F. devait prendre avec la direction du B. N. C. les arrangements financiers nécessaires pour éviter tout retard dans les règlements entre la C. C. F. et les importateurs. C'est ce que fit la Chambre de compensation qui engagea des pourparlers en ce sens avec le Bureau National des Charbons.

Deux solutions étaient possibles ; la première, la plus simple eût consisté pour le B. N. C. à faire verser à la C. C. F. par le Compte spécial des Chemins de fer de l'État une provision suffisante. C'est ce que

demanda effectivement la Chambre de compensation dans une lettre du 3 juin 1918. Ce système ne paraît pas avoir eu les faveurs du B. N. C. qui répondait le 5 juin de façon assez spacieuse : « Il ne paraît pas nécessaire de commencer par vous verser une provision dont le montant serait d'ailleurs difficile à déterminer et risquerait soit de rester au-dessous des besoins, soit d'avoir été fixé à un chiffre trop élevé, » Ce à quoi les fondateurs de la Chambre de compensation ripostaient, non sans raison que « Le caractère propre d'un versement provisionnel est précisément le parer à des besoins éventuels difficiles à évaluer exactement mais présentant des probabilités de réalisation suffisante pour que l'existence d'une provision doive être considérée comme une mesure de sage administration. Il n'est pas douteux que ce soit le cas en ce qui concerne la C. C. F. puisque vous voulez bien reconnaître que, par la nature même des choses, nous nous trouverons amenés dans les premiers temps, à recevoir plus de demandes de paiement que d'offres de versements. Dans ces conditions, l'existence d'un provision, même insuffisante, et qu'il eût d'ailleurs été facile de renouveler au fur et à mesure de son épuisement aurait été préférable à l'absence de toute provision. Je suis obligé de décliner, au nom du Conseil d'administration statutaire de la C.C.F. la responsabilité des difficultés financières qui pourront résulter du fait qu'une opération aussi importante que celle qui nous est dévolue sera entreprise avec une caisse vide. »

Devant l'opposition absolue du B. N. C. à recourir

à cette solution, il était nécessaire d'envisager d'autres modes de procéder. La seconde solution, préconisée par la C. C. F., consistait à obtenir le règlement fréquent par le B. N. C. des bordereaux de compensation de la C. C. F. :

« La C. C. F. remettrait chaque jour à l'officier du B. N. C. chargé du contrôle, proposaient les fondateurs de la C. C. F., le relevé des paiements et des encaissements résultant des opérations de compensation de la journée. La sincérité de ces déclarations serait vérifiées et certifiées par l'officier contrôleur. Les relevés quotidiens totalisés et balancés à la fin de chaque semaine seraient remis au B. N. C. le lundi matin et le solde en serait réglé dans les vingt-quatre heures par un versement de la C. C. F. au Compte spécial, ou par un versement du Compte spécial à la C. C. F. suivant le cas, sous réserve de part et d'autre des vérification et redressements ultérieurs. »

A cette proposition le Bureau National des Charbons émettait une contre-proposition ainsi conçue :

« A des périodes aussi rapprochées que vous le désireriez, vous établiriez un bordereau portant le montant des sommes que vous estimeriez devoir payer toutes justifications à leur égard vous ayant été fournies par les importateurs intéressés.

Si le fonctionnement de votre Chambre avait atteint sa marche de régime, vous auriez pu émettre immédiatement des chèques pour le paiement des sommes en question, mais dans la période de début envisagée, et en raison de l'insuffisance de vos moyens de trésorerie, le paiement sera différé du laps

de temps indispensable pour que le B. N. C., sur le vu du bordereau dont il vient d'être question, ait pu faire virer à votre crédit les sommes nécessaires à vos paiements.

Il est d'ailleurs entendu que ce délai ne dépassera pas cinq jours.

Il va sans dire que le bordereau en question sera vérifié au fur et à mesure de son établissement par les officiers contrôleurs du B. N. C. et que, d'autre part, il sera fait déduction des recettes que vous auriez à percevoir et dont les dossiers seraient en état à la date considérée. »

Ce dernier paragraphe était de nature à soulever les plus grosses difficultés. La C. C. F. prétendait à bon droit se faire verser les différences entre les dépenses prévues et les recettes déjà rentrées, réelles et non possibles. Elle faisait en effet observer, non sans justesse que, dans le cas où le recouvrement des différences devrait être poursuivi par les voies judiciaires, les règlements exigeraient de longs délais. Et la Chambre insistait, en faisant observer que le système proposé par le B. N. C. risquait d'amener la Société à se trouver en état d'insolvabilité et même, étant donné la forme commerciale qu'elle revêtait, d'être obligée de déposer son bilan si elle voulait différer le paiement de ses dettes sous prétexte de difficultés dans le recouvrement de ses créances.

Le B. N. C. se rendait à ses raisons et accordait qu'« il est bien entendu que je ne considérerai pas comme étant en état à la date d'établissement du bordereau, les dossiers des recettes au sujet desquelles

vous n'auriez pas obtenu le règlement de vos créanciers, bien qu'ayant fait toutes les diligences nécessaires. »

Restait à savoir ce qu'il fallait entendre par « diligences nécessaires. » Ce fut l'objet de nouveaux pourparlers qui aboutirent finalement aux précisions suivantes. L'administration considérera comme nécessaires et suffisantes les formalités suivantes :

1° L'envoi de la première lettre aux importateurs débiteurs devra être fait dans les cinq jours de la date à laquelle la C. C. F. aura eu connaissance du **fait qui donne ouverture à sa créance.**

2° Rappel par lettre recommandée, si, dans les huit jours de l'envoi de la lettre simple 1°, le règlement n'est pas parvenu à la Chambre de compensation.

3° Assignation devant le tribunal de Commerce de la Seine si, dans les huit jours de l'envoi de la lettre recommandée, le débiteur n'a pas réglé.

Toutefois ce délai pourra être prolongé sur instructions du B. N. C. Il en résulte qu'avant d'assigner la C. C. C. F. devra consulter le B. N. C.

1° Continuation des diligences et poursuites dans les délais et conditions habituelles après l'assignation.

D'autre part la C. C. F. fournissait au B. N. C. qui la lui demandait l'assurance que si un importateur refusait de régler les sommes dues par lui ou de fournir les éléments permettant de déterminer l'importance de sa dette, la C. C. F. n'effectuerait pas le versement des sommes qu'elle pourrait devoir à

L'assurance sur les débours de transport mari-

cet importateur à raison d'autres cargaisons, ou, tout au moins, retiendrait sur le montant des règlements dûs par elle, une somme permettant de couvrir largement le montant de sa créance.

Tous ces pourparlers témoignent de la part du B. N. C. d'une prudence plutôt excessive ; il s'agit ici de contrôle plus que de véritable collaboration.

b) Les frais généraux

Indépendamment du dépôt de garantie, l'article 4 du règlement intérieur prévoyait que :

« Pour assurer les fonds nécessaires au paiement des frais généraux de la Société et des dépenses de toute nature occasionnées par son fonctionnement, il sera perçu sur chaque règlement de fret présenté à la compensation une redevance dont la quotité sera fixée par le Conseil d'Administration, suivant les besoins, et qui ne pourra pas dépasser un maximum de 0 fr. 15 par tonne de fret compensé. »

En réalité ce chiffre fut abaissé par la suite à 0 fr. 10 par tonne.

## CHAPITRE VIII

### LE DOMAINE DE L'ACTIVITE DE LA CHAMBRE DE COMPENSATION

L'activité de la Chambre de compensation eut pour point de départ l'arrêté du 15 juin 1918. Cet arrêté présente un intérêt tout spécial et il nous semble utile d'en citer in-extenso les dispositions.

Il était ainsi conçu :

ARTICLE PREMIER. — A partir du 1<sup>er</sup> juillet 1918, les prix unitaires de vente des charbons d'importation à quai sur wagon ou sur chaland ou péniche au port d'importation seront composés des trois éléments ci-après :

- a) Le prix d'achat du charbon franco bord en Angleterre ;
- b) Le prix compensé du transport maritime ;
- c) Les frais divers grevant le charbon, soit en France, soit en Grande-Bretagne, y compris les frais généraux et le bénéfice des importateurs.

Les éléments *a* et *b* entrant dans le prix de facture, seront rigoureusement conformes, sans majoration ni réduction, aux tarifs visés aux articles 2 et 3 ci-après.

Au contraire, pour l'élément *c* — frais divers — les importateurs seront libres d'appliquer au tarif

maximum visé à l'article 4 les rabais qu'ils auront pu consentir aux acheteurs, suivant conventions particulières.

L'indication du port d'importation devra figurer explicitement sur les factures.

ART. 2. — Le prix d'achat du charbon franco bord en Grande-Bretagne est déterminé par les tarifs officiels fixés par le gouvernement britannique dont les intéressés pourront prendre connaissance au B. N. C. ou à ses annexes dans les ports.

ART. 3. — Le prix compensé du transport maritime des divers ports de Grande-Bretagne aux divers ports de France est fixé pour le 3<sup>e</sup> trimestre 1918 par le tableau B annexé au présent arrêté. Ces prix seront, le cas échéant, révisés par arrêté ministériel pour les trimestres ultérieurs.

Ils comprennent :

Les dépenses de transport maritime (fret ou location).

L'assurance sur coque ou les taxes représentatives qui y sont substituées.

L'assurance sur les débours de transport maritime (location et assurance) s'il y a lieu.

La commission d'affrètement, s'il y a lieu.

La participation aux frais de déchargement, s'il y a lieu.

Enfin, les surestaries dans les conditions de détail fixées par le B. N. C.

Une chambre de compensation, fonctionnant sous le contrôle du bureau national des charbons, sera chargée d'encaisser ou de verser les différences entre

le prix réel de chaque transport maritime et le prix compensé fixé par le tableau B.

Le solde créditeur ou débiteur des opérations de compensation sera imputé au compte spécial des chemins de fer de l'Etat.

ART. 4. — Les prix maxima des frais divers dans chaque port de France sont fixés par le tableau C annexé au présent arrêté. Ces frais comprennent tous les éléments du prix de vente en dehors de la valeur du charbon franco bord et du prix compensé du fret, notamment :

La commission d'exportation ;

Les frais de wharf et de mélange au départ ;

L'assurance maritime et de guerre de la cargaison et des débours la concernant ;

Une provision forfaitaire pour déchets de route ;

Les droits de douane, statistique, péage et licence ;

Les frais de déchargement ;

Les frais généraux y compris la rémunération des représentants et agents commissionnaires ;

Les bénéfices.

ART. 5. — Les charbons travaillés en France à l'importation seront taxés conformément aux indications du tableau D annexé au présent arrêté. Les prix indiqués dans ce tableau sont applicables au poids des livraisons des produits finis (agglomérés et charbons classés). Ils sont susceptibles de rabais dans les conditions indiquées à l'article 1<sup>er</sup> pour l'élément C du prix de revient.

ART. 6. — Les prix de vente des charbons d'importation à quai, sur wagon, sur péniche ou chaland,

en un point quelconque du territoire français autre que le port d'importation ne peuvent dépasser :

a) Si la vente est faite par l'importateur ou par son représentant ou agent commissionnaire :

Les prix résultant de l'élément A et des tableaux B, C et D, augmentés des frais de stockage, transport et réexpédition dûment justifiés ;

b) Si la vente est faite par tout autre négociant :

Les prix résultant de l'élément A et des mêmes tableaux B, C et D augmentés des frais de stockage, transport et de réexpédition dûment justifiés, avec addition supplémentaire d'une somme de 3 fr. par tonne.

ART. 7. — Les prix résultant du présent arrêté ne sont pas applicables aux charbons cédés, soit par les groupements de consommateurs à leurs membres, soit par les services publics chargés de contribuer au ravitaillement du pays en combustibles.

Le prix de vente de ces charbons pourra, en conséquence, être fixé sous le contrôle de l'administration à des taux différents de ceux qui résulteraient de l'application du présent arrêté.

ART. 8. — Les arrêtés du 8 août 1916 et du 8 mai 1917, concernant la taxation des charbons d'importation, sont abrogés à dater du 1<sup>er</sup> juillet 1918.

Cet arrêté avait été rendu lui-même nécessaire par les accords franco-britanniques qui confirmés en France par un décret du 14 janvier 1917 (1), avaient interdit l'achat en Angleterre à un prix comprenant

---

(1) Journal officiel du 16 janvier 1917.

à la fois le coût de la marchandise et le fret, c'est-à-dire avaient interdit les marchés caf (coût, assurance, fret). Le but ainsi poursuivi avait été de restreindre la spéculation en obligeant les vendeurs et les acheteurs à distinguer, dans leurs prix de revient, le prix de la marchandise d'une part et le prix du transport maritime d'autre part.

De toutes ces prescriptions, ce sont évidemment celles de l'article 3 qui nous intéressent spécialement. Cet article posait en principe que, dorénavant, le prix du transport maritime serait fixé pour la consommation à des chiffres fermes portés sur le tableau B annexé au présent arrêté. C'est cette disposition qui, en définitive, constituait la partie essentielle de la nouvelle réglementation.

« En effet, fait observer M. Sardier (1), la difficulté pour le consommateur, de vérifier les prix réels du fret, avait jusqu'alors rendu inopérantes les réglementations antérieures.

« Le nouveau régime prévoyait que le consommateur n'aurait jamais à s'occuper de ces questions complexes de règlement de fret et qu'il lui suffirait de s'assurer que la dépense portée de ce chef dans le prix de vente du charbon était égale, sans majoration ni diminution à celle prévue par le tableau B de l'arrêté. »

C'était à la Chambre de compensation que devait incomber le soin de vérifier les prix réels de transport maritime, de s'assurer que ces prix étaient

---

(1) Op. cit. p. 96.

bien conformes à la réglementation et aux accords franco-britanniques et enfin de verser à l'importateur ou de toucher de lui, l'écart entre le prix réel de revient et le prix compensé; c'est-à-dire celui figurant au tableau B.

Tels étaient les principes posés par l'arrêté du 15 juin 1918. Mais si ses principes apparaissaient comme théoriquement nets et précis, leur application pratique devait se révéler plus laborieuse du fait des éléments nombreux entrant dans la composition du transport maritime. Ces éléments variaient, en effet, suivant le mode d'affrètement.

Aussi, une réglementation détaillée devint-elle nécessaire. Elle résulta d'une Circulaire adressée par le B. N. C. à ses délégués dans les ports, en date du 26 juin 1918 et d'Instruction de ce même bureau à la Chambre du compensation des frets en date du 28 juin. Les règles posées par ces deux documents étaient condensées par la Chambre de compensation, dans une note complémentaire du règlement intérieur, note portée à la connaissance des importateurs le 25 juillet 1918. Cette note fut le point de départ de toute une série de circulaires qui vinrent au fur et à mesure des nécessités du moment préciser le détail des règles de compensation.

Les différents éléments entrant dans le calcul de la compensation présentaient un caractère complexe, motivant parfois de minutieuses instructions. Il est indispensable pour les bien saisir de les examiner séparément. C'est ce à quoi nous nous attacherons dans les chapitres qui vont suivre; mais d'ores et déjà,

nous pouvons dégager de cet ensemble de règles quelles étaient, dans les différents cas, les dépenses ou recettes admises à la compensation.

I *Steamers au voyage.* — Les dépenses ou recettes admises à la compensation sont :

- a) le fret porté à la charte-partie, dans les limites du tarif réglementaire ;
- b) la taxe de compensation des assurances de guerre ;
- c) les surestaries dans certaines limites ;
- d) la commission d'adresse et la bonification pour non pesage dans les ports de l'Atlantique ;
- e) la ristourne éventuelle sur commission d'affrètement.

## II *Steamers neutres en time-charter.*

- a) la location suivant charte-partie ;
- b) l'assurance sur corps de la valeur principale ;
- c) l'assurance sur corps de l'excess value ;
- d) l'assurance annuelle de la valeur principale ;
- e) les frais de navigation ;
- f) l'assurance des débours exposés ;
- g) les frais touchés pour des cargaisons de retour ;
- h) la participation au déchargement et commission d'affrètement ;

## III *Steamers alliés en time-charter.*

- a) la location suivant charte-partie ;
- b) les frais de navigation ;
- c) l'assurance des débours exposés ;
- d) les frais touchés pour des cargaisons de retour ;

c) la participation au déchargement et commission d'affrètement ;

f) la taxe compensatrice des assurances de guerre pour les steamers de plus de 400 tonnes de jauge brute ;

#### IV *Voiliers.*

a) le fret ;

b) la gratification au capitaine ;

c) le supplément d'assurance de guerre, de la cargaison ;

d) éventuellement la participation au déchargement ;

e) surestaries ;

Voyons maintenant, entrant dans le détail que nous avons annoncé la taxation des frets, les surestaries, les assurances, les dépenses diverses qui feront l'objet d'autant de chapitres.

## CHAPITRE IX

### LA TAXATION DES FRETS

Quel que soit le mode d'affrètement, la première dépense admise à compensation était le prix du transport, qu'il s'agit de bateaux au voyage ou en time-charter, de steamers ou de voiliers, neutres ou alliés, devait être conclu dans la limite du tarif réglementaire. On se rappelle, en effet, que les importateurs n'avaient pas le droit d'affréter à un taux plus cher qu'à celui du tarif maximum fixé par l'Etat.

Le tarif en vigueur, au moment de la création de la C. C. F., était celui du 1<sup>er</sup> mai 1918, modifié d'abord par l'acte de limitation du 30 juillet 1918, par l'arrêté du commissaire aux transports maritimes et à la Marine Marchande du 28 novembre 1918, et complété enfin par l'acte de limitation du 15 janvier 1919. Nous reproduisons à la suite de ce chapitre le tarif ainsi mis à jour par les documents successifs.

Ce tarif intéressait les importateurs, puisqu'ils n'avaient pas le droit de le dépasser. Par contre, il ne concernait plus les consommateurs qui, depuis le 15 juin 1918 n'avaient plus qu'à consulter les tarifs

de fret compensé, les seuls qui devaient figurer sur les factures, et ce, sans modifications aucunes.

Le premier de ces tarifs est celui annexé à l'arrêté du 15 juin (tableau B.) Aucun changement n'y fut apporté jusqu'à l'armistice. On le trouvera également à la suite du présent chapitre.

Le 22 novembre 1918, le Ministre de l'Armement prenait un nouvel arrêté « Révision de la taxation fixée par l'arrêté du 15 juin 1918 pour les charbons d'importation et le transport des brais. » Cet arrêté réduisait les taux de taxation inscrits dans les tableaux B et C de l'arrêté du 15 juin. Cette réduction considérable pour le tableau B en raison de la diminution sensible des taux de l'assurance contre les risques de guerre, était également appréciable pour le second tableau. Les chiffres que nous reproduisons au terme de ce chapitre, en font ressortir toute l'importance. Cette nouvelle réglementation était portée à la connaissance des importateurs par la circulaire n° 7.

Peu après une circulaire n°8 portait à la connaissance des importateurs un arrêté du 22 décembre 1918 du Ministre de la Reconstitution industrielle, sous le titre « Réduction des prix compensés du transport maritime des charbons, des agglomérés et des brais destinés à l'agglomération entre les différents ports de la Grande-Bretagne et les différents ports de France. » Cet arrêté réduisait de dix francs par tonne et à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1919, les prix tels qu'ils résultaient du précédent arrêté.

Le 28 mai 1919, paraissaient des Instructions nou-

velles du Controller of coal mines dénonçant, sans arrangement préalable avec la France, les accords franco-anglais et supprimant la limitation des prix des charbons destinés à l'exportation. L'élément A, soit le prix franco-bord du charbon, se trouvait par suite profondément modifié.

En ce qui concerne l'élément B, représentant le fret compensé une nouvelle dénonciation de la part des autorités britanniques, qui suppriment en juillet 1919 la limitation des frets résultant de l'accord franco-anglais du 1<sup>er</sup> mai 1918, y jetait la perturbation.

Dans sa circulaire n° 24, la C. C. F. informait les importateurs de cette importante modification dans le régime des frets et leur faisait savoir que, pour tenir compte de la situation nouvelle ainsi créée, le Directeur du B. N. C. venait d'autoriser la C. C. F. à tolérer une certaine majoration sur les taux prévus par l'acte de limitation 504, du 1<sup>er</sup> mai 1918.

Mais, dans ces conditions, la liberté d'affrètement étant ainsi rendue aux importateurs, il devenait bien évident qu'il était impossible à la C. C. F. de compenser complètement des affrètements faits à n'importe quel prix. La C. C. F. se bornera dorénavant à établir son compte de compensation sur les prix anciens de limitation au taux de l'accord du 1<sup>er</sup> mai 1918. Si un importateur affrète à un prix supérieur, il supportera lui-même la différence.

Cette nouvelle manière de procéder était celle exposée déjà dans la circulaire n° 24 de la C. C. F. Elle était confirmée par un arrêté du 7 août 1919 pris par le Ministre de la Reconstitution industrielle

et portée finalement à la connaissance des importateurs par la circulaire n° 28 dont nous donnons ci-après des extraits :

Conformément aux instructions de M. le Ministre de la Reconstitution Industrielle, la C. C. F. continuera jusqu'à nouvel ordre, à établir les règlements de compensation sur les bases en vigueur antérieurement à la suppression de la taxation des frets, c'est-à-dire, pour les navires alliés et les navires neutres libres, sur la base du tarif des frets maxima publié le 1<sup>er</sup> mai 1919. Elle continuera également jusqu'à nouvel ordre à appliquer les taux de fret compensé fixés par l'arrêté de M. le Ministre de la Reconstitution Industrielle en date du 22 décembre 1918.

La situation de la Chambre de compensation devenait de jour en jour plus difficile. Aussi pour lui permettre de satisfaire à ses obligations, le Ministre de la Reconstitution industrielle, par arrêté du 10 décembre 1919, prescrivait d'augmenter de 30 francs par tonne, à partir du 1<sup>er</sup> décembre 1919, les prix compensés fixés par l'arrêté du 22 décembre 1918 (1).

Ce fut la dernière étape avant la dissolution de la Chambre de compensation. La situation de celle-ci en effet, devenait de plus en plus critique et le Ministre de la Reconstitution industrielle fixait, par un arrêté du 29 décembre 1919, la cessation de ses opérations à dater du 31 décembre 1919.

---

(1) Circulaire de la C. C. F., n° 37.

ANNEXE

---

**TARIF DES FRETS MAXIMA**

---

*Suivant l'Acte de limitation 1918 N° 504 du 1<sup>er</sup> mai 1918, publié au Journal Officiel du 27 mai 1918, tarif modifié, d'abord par l'Acte de limitation 1918 N° 1014 du 30 juillet 1918, puis par l'Arrêté du 28 novembre 1918 de M. le Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande publié au Journal Officiel du 1<sup>er</sup> décembre 1918, et complété par l'Acte de limitation 1919 N° 19 du 15 janvier 1919.*

---

# AFFRÈTEMENTS AU VOYAGE

## 1° CHARBONS

### VAPEURS

(a) Vapeurs ne dépassant pas 400 tonnes de jauge brute.

| PORTS DE DESTINATION                                                                                                                                                                     | TYNE. HULL<br>et<br>COTE EST | CANAL<br>de<br>BRISTOL | MERSEY<br>LIVERPOOL | CLYDE | FORTHPIFE |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|------------------------|---------------------|-------|-----------|
|                                                                                                                                                                                          | s. d.                        | s. d.                  | s. d.               | s. d. | s. d.     |
| Dunkerque .....                                                                                                                                                                          | 33 0                         | 31 9                   | 34 0                | 36 0  | 35 3      |
| Gravelines .....                                                                                                                                                                         | 33 0                         | 31 9                   | 34 0                | 36 0  | 35 3      |
| Calais .....                                                                                                                                                                             | 31 9                         | 30 6                   | 33 0                | 35 3  | 34 0      |
| Boulogne .....                                                                                                                                                                           | 30 6                         | 29 3                   | 31 9                | 34 0  | 33 0      |
| Le Tréport .....                                                                                                                                                                         | 30 6                         | 27 0                   | 29 3                | 32 3  | 33 0      |
| Dieppe .....                                                                                                                                                                             | 30 0                         | 27 0                   | 29 3                | 31 9  | 32 3      |
| Pécamp .....                                                                                                                                                                             | 30 6                         | 27 0                   | 29 3                | 32 3  | 33 0      |
| Le Havre .....                                                                                                                                                                           | 29 3                         | 25 9                   | 28 0                | 30 6  | 31 9      |
| Duclair-Caudebec .....                                                                                                                                                                   | 31 9                         | 30 0                   | 32 3                | 34 9  | 34 0      |
| Rouen .....                                                                                                                                                                              | 31 9                         | 28 0                   | 30 6                | 33 0  | 34 0      |
| Honfleur .....                                                                                                                                                                           | 30 6                         | 26 3                   | 28 9                | 31 9  | 32 3      |
| Trouville .....                                                                                                                                                                          | 30 6                         | 26 3                   | 28 9                | 31 9  | 32 3      |
| Caen .....                                                                                                                                                                               | 30 6                         | 26 3                   | 28 9                | 31 9  | 32 3      |
| Cherbourg .....                                                                                                                                                                          | 30 6                         | 27 0                   | 29 3                | 32 3  | 33 0      |
| Granville .....                                                                                                                                                                          | 30 6                         | 26 3                   | 28 9                | 31 9  | 32 3      |
| Saint-Malo-Saint-Servan .....                                                                                                                                                            | 30 6                         | 24 0                   | 27 6                | 30 6  | 33 0      |
| Le Légué-Saint-Brieuc .....                                                                                                                                                              | 34 3                         | 27 6                   | 30 0                | 33 0  | 36 6      |
| Morlaix .....                                                                                                                                                                            | 34 3                         | 27 6                   | 30 0                | 33 0  | 36 6      |
| Tréguier .....                                                                                                                                                                           | 34 3                         | 27 6                   | 30 0                | 33 0  | 36 6      |
| Paimpol .....                                                                                                                                                                            | 34 3                         | 27 6                   | 30 0                | 33 0  | 36 6      |
| Brest .....                                                                                                                                                                              | 31 9                         | 25 0                   | 27 6                | 30 6  | 34 0      |
| Lorient .....                                                                                                                                                                            | 46 9                         | 32 3                   | 34 9                | 37 0  | » »       |
| Hennebont .....                                                                                                                                                                          | 48 0                         | 33 6                   | 36 0                | 38 3  | » »       |
| Saint-Nazaire .....                                                                                                                                                                      | 40 9                         | 33 6                   | 34 9                | 37 0  | 43 0      |
| Nantes-Chantenay .....                                                                                                                                                                   | 42 9                         | 35 6                   | 36 9                | 39 0  | 45 0      |
| Couéron .....                                                                                                                                                                            | 49 0                         | 34 9                   | » »                 | » »   | » »       |
| Les Sables .....                                                                                                                                                                         | 49 9                         | 34 9                   | 37 0                | 39 6  | » »       |
| Marans .....                                                                                                                                                                             | » »                          | 37 0                   | » »                 | » »   | » »       |
| La Rochelle, La Pallice .....                                                                                                                                                            | 40 9                         | 33 6                   | 34 9                | 37 0  | 43 0      |
| Roche fort .....                                                                                                                                                                         | 40 9                         | 33 6                   | 34 9                | 37 0  | 43 0      |
| Tonnay-Charente .....                                                                                                                                                                    | 42 0                         | 34 9                   | 36 0                | 38 3  | » »       |
| Mortagne .....                                                                                                                                                                           | » »                          | 40 9                   | » »                 | » »   | » »       |
| Bordeaux .....                                                                                                                                                                           | 46 9                         | 39 6                   | 40 9                | 43 0  | 51 0      |
| Arcachon .....                                                                                                                                                                           | » »                          | 40 9                   | » »                 | » »   | » »       |
| Bayonne .....                                                                                                                                                                            | 49 9                         | 42 0                   | 43 0                | 45 6  | 53 3      |
| <i>Petits Ports :</i>                                                                                                                                                                    |                              |                        |                     |       |           |
| Saint-Valéry-sur-Somme, Saint-Valéry en Caux, Courseulles, Port-en-Bessin, Isigny, Carantan, St-Vaast, la Hougue, Binic, Perros-Guirec, Lézardrieux, Lannion, Port-sail, Pontrieux ..... | 54 0                         | 51 0                   | 56 0                | 58 0  | 60 0      |
| Landerneau .....                                                                                                                                                                         | 35 9                         | 29 0                   | 31 6                | 34 6  | 38 0      |
| Abbeville .....                                                                                                                                                                          | 59 0                         | 56 0                   | 61 0                | 63 0  | 65 0      |

(b) Vapeurs ne dépassant pas 400 tonnes de jauge brute.

| PORTS DE DESTINATION                                     | De l'estuaire<br>de la Tamise<br>à Folkestone | De l'Ouest de<br>Folkestone<br>à Southampton | De l'Ouest<br>de Southampton<br>à Perzance |
|----------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|----------------------------------------------|--------------------------------------------|
|                                                          | s. d.                                         | s. d.                                        | s. d.                                      |
| Dunkerque .....                                          | 16 8                                          | 22 3                                         | 24 9                                       |
| Gravelines .....                                         | 18 6                                          | 21 0                                         | 24 9                                       |
| Calais .....                                             | 14 9                                          | 21 0                                         | 23 6                                       |
| Boulogne.....                                            | 14 9                                          | 21 0                                         | 23 6                                       |
| Le Tréport .....                                         | 18 6                                          | 21 0                                         | 23 6                                       |
| Dieppe .....                                             | 18 6                                          | 21 0                                         | 23 6                                       |
| Fécamp .....                                             | 18 6                                          | 21 0                                         | 23 6                                       |
| Le Havre .....                                           | 18 6                                          | 21 0                                         | 22 3                                       |
| Duclair-Caudebec .....                                   | 22 3                                          | 23 6                                         | 24 9                                       |
| Rouen .....                                              | 22 3                                          | 23 6                                         | 24 9                                       |
| Honfleur .....                                           | 18 6                                          | 21 0                                         | 23 6                                       |
| Trouville .....                                          | 18 6                                          | 21 0                                         | 23 6                                       |
| Caen .....                                               | 20 5                                          | 21 0                                         | 23 6                                       |
| Cherbourg.....                                           | 20 5                                          | 21 0                                         | 22 3                                       |
| Granville.....                                           | 23 5                                          | 26 6                                         | 27 9                                       |
| Saint-Malo-Saint-Servan .....                            | 23 5                                          | 26 6                                         | 27 9                                       |
| Le Légué, Saint-Brieuc .....                             | 23 5                                          | 26 6                                         | 27 9                                       |
| Morlaix, Tréguier, Paimpol .....                         | 23 5                                          | 26 6                                         | 27 9                                       |
| Brest.....                                               | 20 5                                          | 23 6                                         | 24 9                                       |
| <i>Petits Ports :</i>                                    |                                               |                                              |                                            |
| Saint-Valéry-sur-Somme, Saint-Valéry-en-<br>Caux.....    | 26 0                                          | 23 6                                         | 26 0                                       |
| Abbeville .....                                          | 31 0                                          | 28 6                                         | 31 0                                       |
| Courseulles, Port-en-Bessin, Isigny, Caran-<br>tan ..... | 27 11                                         | 26 0                                         | 24 9                                       |
| Roscoff, Abervrach, Portrieux, Lézardrieux .....         | 28 8                                          | 27 3                                         | 26 0                                       |
| Landerneau .....                                         | 24 5                                          | 27 6                                         | 28 9                                       |

(c) Vapeurs de plus de 400 tonnes de jauge brute mais ne dépassant pas 500 tonnes

| PORTS DE DESTINATION                                                                                       | TYNE, HULL<br>et<br>COTE EST | CANAL<br>de<br>BRISTOL | MERSEY<br>LIVERPOOL | CLYDE | FORTHFIFE |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|------------------------|---------------------|-------|-----------|
|                                                                                                            | s. d.                        | s. d.                  | s. d.               | s. d. | s. d.     |
| Dunkerque .....                                                                                            | 31 0                         | 29 9                   | 32 0                | 33 9  | 33 3      |
| Gravelines .....                                                                                           | 31 0                         | 29 9                   | 32 0                | 33 9  | 33 3      |
| Calais .....                                                                                               | 29 9                         | 28 9                   | 31 0                | 33 3  | 32 0      |
| Boulogne .....                                                                                             | 28 9                         | 27 9                   | 29 9                | 32 0  | 31 0      |
| Le Tréport .....                                                                                           | 28 9                         | 25 3                   | 27 9                | 30 6  | 31 0      |
| Dieppe .....                                                                                               | 28 3                         | 25 3                   | 27 9                | 29 9  | 30 6      |
| Fécamp .....                                                                                               | 28 9                         | 25 3                   | 27 9                | 30 6  | 31 0      |
| Le Havre .....                                                                                             | 27 9                         | 24 3                   | 26 6                | 28 9  | 29 9      |
| Duclair-Caudebec .....                                                                                     | 29 9                         | 28 3                   | 30 6                | 32 6  | 32 6      |
| Rouen .....                                                                                                | 29 9                         | 26 6                   | 28 9                | 31 0  | 32 0      |
| Honfleur .....                                                                                             | 28 9                         | 25 0                   | 27 0                | 29 9  | 30 6      |
| Trouville .....                                                                                            | 28 9                         | 25 0                   | 27 0                | 29 9  | 30 6      |
| Caen .....                                                                                                 | 28 9                         | 25 0                   | 27 0                | 29 9  | 30 6      |
| Cherbourg .....                                                                                            | 28 9                         | 25 3                   | 27 9                | 30 6  | 31 0      |
| Granville .....                                                                                            | 28 9                         | 25 0                   | 27 0                | 29 9  | 30 6      |
| Saint-Malo-Saint-Servan .....                                                                              | 28 9                         | 22 9                   | 26 0                | 28 9  | 31 0      |
| Le Légué-Saint-Brieuc .....                                                                                | 30 6                         | 26 0                   | 28 3                | 30 6  | 32 6      |
| Brest .....                                                                                                | 29 9                         | 23 9                   | 26 0                | 28 9  | 32 0      |
| Lorient .....                                                                                              | 42 6                         | 29 6                   | 31 6                | 33 9  | » »       |
| Hennebont .....                                                                                            | 43 9                         | 30 6                   | 32 9                | 34 9  | » »       |
| Saint-Nazaire .....                                                                                        | 37 0                         | 30 6                   | 31 6                | 34 9  | 39 3      |
| Nantes-Chantenay .....                                                                                     | 39 0                         | 32 6                   | 33 6                | 36 9  | 41 3      |
| Couéron .....                                                                                              | 44 9                         | 31 6                   | » »                 | » »   | » »       |
| Les Sables .....                                                                                           | 45 3                         | 31 6                   | 33 9                | 36 0  | » »       |
| Marans .....                                                                                               | » »                          | 33 9                   | » »                 | » »   | » »       |
| La Rochelle, La Pallice .....                                                                              | 37 0                         | 30 6                   | 31 6                | 34 9  | 39 3      |
| Rochefort .....                                                                                            | 37 0                         | 30 6                   | 31 6                | 34 9  | 39 3      |
| Tonnay-Charente .....                                                                                      | 38 3                         | 31 6                   | 32 9                | 34 9  | » »       |
| Mortagne .....                                                                                             | » »                          | 37 0                   | » »                 | » »   | » »       |
| Bordeaux .....                                                                                             | 42 6                         | 36 0                   | 37 0                | 39 3  | 46 6      |
| Arcachon .....                                                                                             | » »                          | 37 0                   | » »                 | » »   | » »       |
| Bayonne .....                                                                                              | 45 3                         | 38 3                   | 39 3                | 41 6  | 48 9      |
| <i>Petits Ports :</i>                                                                                      |                              |                        |                     |       |           |
| Saint-Valéry-sur-Somme, Saint-Valéry-en-Caux, Courseulles, Port-en-Bessin, Isigny, Caranten, Morlaix ..... | 55 0                         | 52 0                   | 57 0                | 59 0  | 61 0      |

(d) Vapeurs de plus de 500 tonnes de jauge brute mais ne dépassant pas 750 tonnes.

| PORTS DE DESTINATION                                                                                      | TYNE, HULL<br>et<br>COTE EST | CANAL<br>de<br>BRISTOL | MERSEY<br>LIVERPOOL | CLYDE | FORTHFIFE |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|------------------------|---------------------|-------|-----------|
|                                                                                                           | s. d.                        | s. d.                  | s. d.               | s. d. | s. d.     |
| Dunkerque .....                                                                                           | 27 6                         | 26 3                   | 28 6                | 30 3  | 29 9      |
| Gravelines .....                                                                                          | 27 6                         | 26 3                   | 28 6                | 30 3  | 29 9      |
| Calais .....                                                                                              | 26 3                         | 25 3                   | 27 6                | 29 9  | 28 6      |
| Boulogne .....                                                                                            | 25 3                         | 24 3                   | 26 3                | 28 6  | 27 6      |
| Le Tréport .....                                                                                          | 25 3                         | 21 9                   | 24 3                | 27 0  | 27 6      |
| Dieppe .....                                                                                              | 27 9                         | 21 9                   | 24 3                | 26 3  | 27 0      |
| Fécamp .....                                                                                              | 25 3                         | 21 9                   | 24 3                | 27 0  | 27 6      |
| Le Havre .....                                                                                            | 24 3                         | 20 9                   | 23 0                | 25 3  | 26 3      |
| Duclair-Caudebéc .....                                                                                    | 26 3                         | 24 9                   | 27 0                | 29 0  | 29 0      |
| Rouen .....                                                                                               | 26 3                         | 23 0                   | 25 3                | 27 6  | 28 6      |
| Honfleur .....                                                                                            | 25 3                         | 21 6                   | 23 6                | 26 3  | 27 0      |
| Trouville .....                                                                                           | 25 3                         | 21 6                   | 23 6                | 26 3  | 27 0      |
| Caen .....                                                                                                | 25 3                         | 21 6                   | 23 6                | 26 3  | 27 0      |
| Cherbourg .....                                                                                           | 25 3                         | 21 9                   | 24 3                | 27 0  | 27 6      |
| Granville .....                                                                                           | 25 3                         | 21 6                   | 23 6                | 26 3  | 27 0      |
| Saint-Malo-Saint-Servan .....                                                                             | 25 3                         | 19 3                   | 22 6                | 25 3  | 27 6      |
| Le Légué-Saint-Brieuc .....                                                                               | 27 0                         | 22 6                   | 24 9                | 27 0  | 29 0      |
| Brest .....                                                                                               | 26 3                         | 20 3                   | 22 6                | 25 3  | 28 6      |
| Lorient .....                                                                                             | 39 0                         | 26 0                   | 28 0                | 30 3  | " "       |
| Hennebont .....                                                                                           | 40 3                         | 27 0                   | 29 3                | 31 3  | " "       |
| Saint-Nazaire .....                                                                                       | 33 6                         | 27 0                   | 28 0                | 30 3  | 35 9      |
| Nantes-Chantenay .....                                                                                    | 35 6                         | 29 0                   | 30 0                | 32 3  | 37 9      |
| Couéron .....                                                                                             | 41 3                         | 28 0                   | 29 3                | 31 3  | " "       |
| Les Sables .....                                                                                          | 41 9                         | 28 0                   | 30 3                | 32 6  | " "       |
| Marans .....                                                                                              | 43 6                         | 30 3                   | 31 6                | 33 6  | " "       |
| La Rochelle, La Pallice .....                                                                             | 33 6                         | 27 0                   | 28 0                | 30 3  | 35 9      |
| Rochefort .....                                                                                           | 33 6                         | 27 0                   | 28 0                | 30 3  | 35 9      |
| Tonnay-Charente .....                                                                                     | 34 9                         | 28 0                   | 29 3                | 31 3  | " "       |
| Mortagne .....                                                                                            | 46 9                         | 33 6                   | 35 0                | 37 0  | " "       |
| Bordeaux .....                                                                                            | 39 0                         | 32 6                   | 33 6                | 35 9  | 43 0      |
| Arcachon .....                                                                                            | 46 9                         | 33 6                   | 35 0                | 37 0  | " "       |
| Bayonne .....                                                                                             | 41 9                         | 34 9                   | 35 9                | 38 0  | 45 3      |
| <i>Petits Ports :</i>                                                                                     |                              |                        |                     |       |           |
| Saint-Valéry-sur-Somme, Saint-Valéry-en-Caux, Coursulles, Port-en-Bessin, Isigny, Carentan, Morlaix ..... | 55 0                         | 52 0                   | 57 0                | 59 0  | 61 0      |

(e) Vapeurs de plus de 750 tonnes de jauge brute.

| PORTS DE DESTINATION           | TYNE, HULL<br>et<br>COTE EST | CANAL<br>de<br>BRISTOL | MERSEY<br>LIVERPOOL | CLYDE | FORTHPIFE |
|--------------------------------|------------------------------|------------------------|---------------------|-------|-----------|
|                                | s. d.                        | s. d.                  | s. d.               | s. d. | s. d.     |
| Dunkerque .....                | 23 6                         | 22 6                   | 24 6                | 26 0  | 25 6      |
| Gravelines .....               | 23 6                         | 22 6                   | 24 6                | 26 0  | 25 6      |
| Calais .....                   | 22 6                         | 21 6                   | 23 6                | 25 6  | 24 6      |
| Boulogne .....                 | 21 6                         | 20 6                   | 22 6                | 24 6  | 23 6      |
| Le Tréport .....               | 21 6                         | 18 6                   | 20 6                | 23 0  | 23 6      |
| Dieppe .....                   | 21 0                         | 18 6                   | 20 6                | 22 6  | 23 0      |
| Fécamp .....                   | 21 6                         | 18 6                   | 20 6                | 23 0  | 23 6      |
| Le Havre .....                 | 20 6                         | 17 6                   | 19 6                | 21 6  | 22 6      |
| Duclair-Candebee .....         | 22 6                         | 21 0                   | 23 0                | 25 0  | 24 6      |
| Rouen .....                    | 22 6                         | 19 6                   | 21 6                | 23 6  | 24 6      |
| Honfleur .....                 | 21 6                         | 18 0                   | 20 0                | 22 6  | 23 0      |
| Trouville .....                | 21 6                         | 18 0                   | 20 0                | 22 6  | 23 0      |
| Gaen .....                     | 21 6                         | 18 0                   | 20 0                | 22 6  | 23 0      |
| Cherbourg .....                | 21 6                         | 18 6                   | 20 6                | 23 0  | 23 6      |
| Granville .....                | 21 6                         | 18 0                   | 20 0                | 22 6  | 23 0      |
| Saint-Malo, Saint-Servan ..... | 21 6                         | 16 0                   | 19 0                | 21 6  | 23 6      |
| Le Légué, Saint-Brieuc .....   | 23 0                         | 19 0                   | 21 0                | 23 0  | 25 0      |
| Brest .....                    | 22 6                         | 17 0                   | 19 0                | 21 6  | 24 6      |
| Lorient .....                  | 34 0                         | 22 0                   | 24 0                | 26 0  | " "       |
| Hennebont .....                | 35 0                         | 23 0                   | 25 0                | 27 0  | " "       |
| Saint-Nazaire .....            | 29 0                         | 23 0                   | 24 0                | 26 0  | 31 0      |
| Nantes-Chantenay .....         | 31 0                         | 25 0                   | 26 0                | 28 0  | 33 0      |
| Couéron .....                  | 36 0                         | 24 0                   | 26 0                | 28 0  | " "       |
| Les Sables .....               | 36 6                         | 24 0                   | 26 0                | 28 0  | " "       |
| Marans .....                   | " "                          | 26 0                   | 28 0                | 30 0  | " "       |
| La Rochelle, La Pallice .....  | 29 0                         | 23 0                   | 24 0                | 26 0  | 31 0      |
| Rochefort .....                | 29 0                         | 23 0                   | 24 0                | 26 0  | 31 0      |
| Tonnay-Charente .....          | 30 0                         | 24 0                   | 26 0                | 27 0  | " "       |
| Morlagne .....                 | " "                          | 29 0                   | 31 0                | 33 0  | " "       |
| Bordeaux .....                 | 34 0                         | 28 0                   | 29 0                | 31 0  | 37 6      |
| Arcachon .....                 | " "                          | 29 0                   | 31 0                | 33 0  | " "       |
| Bayonne .....                  | 36 6                         | 30 0                   | 31 0                | 33 0  | 39 6      |

OBSERVATIONS. — Les prix de fret au voyage seront majorés de 1 s. par tonne pour les vapeurs de plus de 750 tonnes de jauge brute chargeant moins de 1.000 tonnes de cargaison et seront réduits de 2 s. 6 par tonne pour les vapeurs chargeant plus de 2.500 tonnes.

Vapeurs de 400 à 750 tonnes de jauge brute.

Les tarifs de fret pour Saint-Brieuc, Morlaix, Paimpol et Tréguier sont de 2/ supérieurs à ceux de Brest.

(f) Ports français de la Méditerranée  
et de l'Afrique occidentale.

| PORTS DE DESTINATION | TYNE, HULL<br>et<br>COTE EST | CANAL<br>de<br>BRISTOL | MERSEY<br>de<br>LIVERPOOL | CLYDE | FORTHWINE |
|----------------------|------------------------------|------------------------|---------------------------|-------|-----------|
|                      | s. d.                        | s. d.                  | s. d.                     | s. d. | s. d.     |
| Marseille .....      | 51 6                         | 46 6                   | 48 6                      | 49 6  | 54 0      |
| Tunis.....           | 52 6                         | 47 6                   | 47 6                      | 50 6  | 55 0      |
| Sfax.....            | 57 6                         | 47 6                   | 49 6                      | 50 6  | 55 0      |
| Bizerte .....        | 45 0                         | 40 0                   | 42 0                      | 43 0  | 47 6      |
| Bone .....           | 45 0                         | 40 0                   | 42 0                      | 43 0  | 47 6      |
| Philippeville .....  | 45 0                         | 41 0                   | 43 0                      | 44 0  | 47 6      |
| Bougie.....          | 46 0                         | 41 0                   | 43 0                      | 44 0  | 48 6      |
| Alger .....          | 44 0                         | 39 0                   | 41 0                      | 42 0  | 46 6      |
| Oran .....           | 43 6                         | 38 0                   | 40 6                      | 41 6  | 45 6      |
| Nice.....            | 55 0                         | 50 0                   | 52 0                      | 53 0  | 57 6      |
| Cette .....          | 53 0                         | 48 0                   | 50 0                      | 51 0  | 55 6      |
| Toulon .....         | 56 6                         | 51 6                   | 53 6                      | 54 6  | 59 0      |
| Cannes .....         | 56 6                         | 51 6                   | 53 6                      | 54 6  | 59 0      |
| Port-Vendres .....   | 59 0                         | 54 0                   | 56 0                      | 57 0  | 61 6      |
| Monaco .....         | 59 0                         | 54 0                   | 56 0                      | 57 0  | 61 6      |
| Menton .....         | 59 0                         | 54 0                   | 56 0                      | 57 0  | 61 6      |
| Dakar.....           | 55 0                         | 50 0                   | 52 6                      | 53 6  | 57 6      |

VOILIERS.

Tableau (6)

| PORTS DE DESTINATION                                                                                                              | TYNE, HULL<br>et<br>COTE EST | CANAL<br>de<br>BRISTOL | MERSEY<br>LIVERPOOL | CLYDE | FORTHFIFE |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|------------------------|---------------------|-------|-----------|
|                                                                                                                                   | s. d.                        | s. d.                  | s. d.               | s. d. | s. d.     |
| Dunkerque .....                                                                                                                   | 55 0                         | 52 9                   | 57 3                | 62 0  | 59 9      |
| Gravelines .....                                                                                                                  | 55 0                         | 52 9                   | 57 3                | 60 6  | 59 9      |
| Calais .....                                                                                                                      | 52 9                         | 50 6                   | 55 0                | 59 9  | 57 3      |
| Boulogne .....                                                                                                                    | 48 6                         | 48 6                   | 52 9                | 57 3  | 55 0      |
| Le Tréport .....                                                                                                                  | 50 6                         | 43 9                   | 48 6                | 53 9  | 55 0      |
| Dieppe .....                                                                                                                      | 49 6                         | 43 9                   | 48 6                | 52 9  | 53 9      |
| Fécamp .....                                                                                                                      | 50 6                         | 43 9                   | 48 6                | 53 9  | 55 0      |
| Le Havre .....                                                                                                                    | 48 6                         | 41 6                   | 46 0                | 50 6  | 52 9      |
| Duclair-Caudebec .....                                                                                                            | 52 9                         | 49 6                   | 53 9                | 58 6  | 57 3      |
| Rouen .....                                                                                                                       | 53 0                         | 46 0                   | 50 6                | 55 0  | 57 3      |
| Honfleur .....                                                                                                                    | 50 3                         | 42 9                   | 47 3                | 52 9  | 53 9      |
| Trouville .....                                                                                                                   | 50 3                         | 42 9                   | 47 3                | 52 9  | 53 9      |
| Caen .....                                                                                                                        | 50 0                         | 42 9                   | 47 3                | 52 9  | 53 9      |
| Cherbourg .....                                                                                                                   | 50 6                         | 43 9                   | 48 6                | 53 9  | 55 0      |
| Granville .....                                                                                                                   | 50 3                         | 42 9                   | 47 3                | 52 9  | 53 9      |
| Saint-Malo, Saint-Servan .....                                                                                                    | 50 3                         | 38 0                   | 45 0                | 50 6  | 55 0      |
| Le Légué, Saint-Brieuc, Morlaix,<br>Tréguier, Paimpol .....                                                                       | 55 9                         | 41 0                   | 48 0                | 53 6  | 60 0      |
| Brest .....                                                                                                                       | 52 9                         | 38 0                   | 45 0                | 50 6  | 57 0      |
| <i>Petits Ports :</i>                                                                                                             |                              |                        |                     |       |           |
| Saint-Valéry-sur-Somme, Saint-<br>Valéry-en-Caux, Courseulles,<br>Port-en-Bessin, Isigny, Caren-<br>tan, Saint-Vaast-la-Hougue .. | 60 0                         | 55 0                   | 60 0                | 65 0  | 65 0      |
| Landerneau .....                                                                                                                  | 56 9                         | 42 0                   | 49 0                | 54 6  | 61 0      |
| Abbeville, Roscoff, Abervrach,<br>Portrieux, Lézardrieux, Lan-<br>rion, Binic, Perros-Guirec,<br>Porsall, Pontrieux .....         | 65 0                         | 50 0                   | 55 0                | 60 0  | 70 0      |

**VOILIERS**

(h) Ports français de la mer du Nord et de la Manche.

| PORTS DE DESTINATION                                                                                       | De l'estuaire<br>de la Tamise<br>à Folkestone | De l'Ouest de<br>Folkestone<br>à Southampton | De l'Ouest<br>de Southampton<br>à Penzance |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|----------------------------------------------|--------------------------------------------|
|                                                                                                            | s. d.                                         | s. d.                                        | £. s.                                      |
| Dunkerque .....                                                                                            | 17 6                                          | 42 6                                         | 47 6                                       |
| Gravelines .....                                                                                           | 20 0                                          | 40 0                                         | 47 6                                       |
| Calais .....                                                                                               | 15 0                                          | 40 0                                         | 45 0                                       |
| Boulogne .....                                                                                             | 15 0                                          | 40 0                                         | 45 0                                       |
| Le Tréport .....                                                                                           | 20 0                                          | 40 0                                         | 45 0                                       |
| Dieppe .....                                                                                               | 20 0                                          | 40 0                                         | 45 0                                       |
| Fécamp .....                                                                                               | 20 0                                          | 40 0                                         | 45 0                                       |
| Le Havre .....                                                                                             | 20 0                                          | 40 0                                         | 42 6                                       |
| Duclair-Caudebec, Rouen .....                                                                              | 25 0                                          | 45 0                                         | 47 6                                       |
| Honfleur, Trouville .....                                                                                  | 20 0                                          | 40 0                                         | 45 0                                       |
| Caen .....                                                                                                 | 22 6                                          | 40 0                                         | 45 0                                       |
| Cherbourg .....                                                                                            | 22 6                                          | 40 0                                         | 42 6                                       |
| Granville .....                                                                                            | 22 6                                          | 40 0                                         | 45 0                                       |
| Saint-Malo, Saint-Servan .....                                                                             | 22 6                                          | 42 6                                         | 43 6                                       |
| Le Légué, Saint-Brieuc, Morlaix, Tréguier,<br>Paimpol .....                                                | 25 0                                          | 47 6                                         | 50 0                                       |
| Brest .....                                                                                                | 22 6                                          | 45 0                                         | 47 6                                       |
| <i>Petits Ports :</i>                                                                                      |                                               |                                              |                                            |
| Saint-Valéry-sur-Somme, Saint-Valéry-en-<br>Caux .....                                                     | 30 0                                          | 45 0                                         | 50 0                                       |
| Abbeville .....                                                                                            | 35 0                                          | 50 0                                         | 55 0                                       |
| Landerneau .....                                                                                           | 26 6                                          | 49 0                                         | 51 6                                       |
| Courselles, Port-en-Bessin, Isigny, Carén-<br>tan, Saint-Vaast-la-Hougue .....                             | 32 6                                          | 50 0                                         | 47 6                                       |
| Roscoff, Abervrach, Portrieux, Lézardrieux,<br>Binic, Perros-Guirec, Lannion, Portsall,<br>Pontrieux ..... | 33 6                                          | 52 6                                         | 50 0                                       |

(i) Ports français de l'Atlantique.

|                                                                                |       |
|--------------------------------------------------------------------------------|-------|
| <i>Voyages en provenance de n'importe quel port du Royaume-Uni.</i>            | s. d. |
| Brest exclu à Lorient exclu .....                                              | 55 0  |
| Quimper .....                                                                  | 57 0  |
| Lorient inclu aux ports de la Loire inclus .....                               | 57 6  |
| Ports compris entre la Loire et la Gironde .....                               | 60 0  |
| Marans, l'Aiguillon-sur-Mer, Château-d'Oléron, St-Martin-de-Ré, Marennès ..... | 62 0  |
| Ports de la Gironde, Arcachon, Bayonne .....                                   | 65 0  |
| Mortagne-sur-Gironde .....                                                     | 67 0  |

NOTA. — Les tarifs de fret pour voiliers s'appliquent également aux barges, pontons, bateaux à moteurs auxiliaires, chalandes.

Majorations applicables à tous vapeurs et voiliers.

Au départ de Ambles, Blyth et Séalham 3 d. par tonne et de Goole 6 d. par tonne en sus des taux applicables à la Tyne, à Hull et à la Côte Est.  
 Au départ de Llanelli, Neath Abbey et Burry Port 3 d. par tonne en sus des taux applicables au canal de Bristol.  
 Au départ de Hook et Haverfordwest 10 s. par tonne en sus des taux applicables au Canal de Bristol.

## 2° COKE

1° Voyages en provenance de tout port du Royaume-Uni à l'exception des ports de la Tamise et de la côte sud de la Grande-Bretagne.

| PORTS DE DESTINATION                                                                                      | Navires<br>jusqu'à 400 tonnes<br>de J. B.    | Navires<br>de 401 à 750 tonnes<br>de J. B. | Navires<br>au-dessus de 750 tonnes<br>de J. B. |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|--------------------------------------------|------------------------------------------------|
|                                                                                                           | s. d.                                        | s. d.                                      | s. d.                                          |
| Dunkerque, Calais, Boulogne .....                                                                         | 47.0                                         | 44.6                                       | 40.0                                           |
| Tréport, Dieppe et les ports à l'Ouest jusque<br>et y compris Brest, mais à l'exclusion de<br>Rouen ..... | 48.0                                         | 45.6                                       | 41.0                                           |
| Rouen .....                                                                                               | 50.0                                         | 47.9                                       | 43.0                                           |
| Ports au Sud de Brest .....                                                                               | 15.0 par tonne en sus des taux des charbons. |                                            |                                                |

2° Voyages en provenance des ports compris entre l'estuaire de la Tamise inclu et Penzance.

Supplément de 7 s. 6 d. par tonne en sus des taux prévus pour les charbons par les tableaux b. et h. ci-dessus.

## 3° BRAI

Supplément en sus des taux de fret applicables aux charbons, de 7 s. 6 d. par tonne pour voyages des ports compris entre l'estuaire de la Tamise inclu et Penzance aux ports français du Nord et de la Manche (Brest inclu) et de 15 s. 0 d. pour tous autres voyages entre la Grande-Bretagne et la France.

## AFFRÈTEMENTS AU TEMPS

De tout port de la Grande-Bretagne à tout port français.

|                                                                |                                     |
|----------------------------------------------------------------|-------------------------------------|
| Vapeurs jusqu'à 500 tonnes jauge brute                         | 50s 0d par T. de J. B. et par mois. |
| — de 501 T. J. B. à 750 T. J. B.                               | 42. 6 — d° —                        |
| — de plus de 750 T. J. B. mais ne dépassant pas 1.500 T. D. W. | 31. 0 par tonne D. W. et par mois.  |
| — de 1.501 T. D. W. à 2.500 T. D. W.                           | 28. 0 — d° —                        |
| — au-dessus de 2.500 T. D. W.                                  | 25. 0 — d° —                        |

N. B. — Ces taux sont susceptibles des réductions prévues à l'Instruction Ministérielle du 1<sup>er</sup> Mars 1919.

TABLEAU B (suite)

|                                                                                                      |      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Au départ de Goole : supplément sur les prix de la colonne 2 de.....                                 | 0,70 |
| Au départ de Amble, Blyth, Seaham : supplément sur les prix de la colonne 2 de.....                  | 0,35 |
| Au départ de Llanelly, Neath, Abbey et Burry-Port : supplément sur les prix de la colonne 1 de ..... | 0,35 |
| Supplément pour agglomérés de tout port à tout port .....                                            | 2 »  |
| Supplément pour brai de tout port à tout port..                                                      | 20 » |

TABLEAU B.

*annexé à l'arrêté du 22 novembre 1918.*

Vapeurs ou voiliers de tout pavillon et de tout régime d'affrètement.

Frets compensés, y compris les assurances de guerre sur corps (par tonne de 1.000 kg. délivrée).

De tout port de Grande-Bretagne aux ports ci-dessous :

Dunkerque, Gravelines, Calais, Boulogne, Le Tréport, Dieppe, Fécamp, Le Havre, Honfleur, Trouville, Caen, Cherbourg, Granville, St-Malo, St-Servan, Le Légué, St-Brieuc, Brest, Lorient, Hennebont, St-Nazaire, Coueron, Les Sables d'Olonne, Marans, La Rochelle, La Palice, Ro-

|                                                  |    |    |
|--------------------------------------------------|----|----|
| chefort, Tonnay-Charente, Montagné-s/Gironde. .  | 25 | »  |
| Rouen, Duclair, Caudebec . . . . .               | 27 | »  |
| Nantes-Chantenay . . . . .                       | 26 | 50 |
| Bordeaux-Pauillac . . . . .                      | 27 | »  |
| Arcachon-Bayonne . . . . .                       | 27 | 50 |
| Ports non dénommés . . . . .                     | 27 | »  |
| <i>Supplément</i> pour agglomérés de tout port à |    |    |
| tout port . . . . .                              | 2  | »  |

*Nota.* — Pour tableau B et C, voir en fin de volume.

## CHAPITRE X

### LES SURESTARIES

Parmi les éléments essentiels qui entrent dans la composition du prix des transports, maritimes, figurent à côté du fret proprement dit, les surestaries.

Si les surestaries constituent, en temps ordinaire, un facteur important du coût du transport maritime, susceptible d'exercer une influence décisive sur le prix de la marchandise transportée, cet élément acquiert, en temps de guerre, une importance toute particulière. L'encombrement des ports, en effet, l'augmentation des tarifs des surestaries elles-mêmes, résultat direct de l'élévation des cours des frets, les mille raisons qui, indépendamment même de la volonté de l'armateur, surgissent, par suite des nécessités de la défense nationale, pour retarder le déchargement des navires, font des surestaries une inconnue redoutable, susceptible de déterminer de très grosses variations de prix.

Aussi était-il tout naturel de les faire figurer parmi les dépenses admises à compensation. Mais, le principe une fois posé, il devenait délicat d'en préciser l'application. En effet, acquitter purement et simplement le montant des surestaries apportées par les armateurs risquait d'émousser chez ces derniers tout stimulant les incitant à une bonne gestion et à un rapide déchargement.

Aussi n'arriva-t-on à une réglementation définitive qu'après nombre de tâtonnements et de difficultés. Le B. N. C., dès le début du fonctionnement de la C. C. F., donnait, dans ses Instructions à cette Chambre du 28 juin et dans sa Circulaire à ses délégués dans les ports, en date du 26 juin, précitées, les directions suivantes :

Une distinction était tout d'abord établie entre les surestaries dues aux heures perdues par des arrêts obligés, dûs à des circonstances de guerre, antérieurement à l'arrivée au port, et les autres.

Pour les premières, la C. C. F. devait les rembourser sur justifications, et en totalité.

Pour les autres, le B. N. C. opérait une discrimination suivant l'attribution de la cargaison, en dehors de toute considération relative à l'utilisation du combustible.

La catégorie I devait comprendre les cargaisons B. N. C. affectées à un attributaire unique (en dehors du B. N. C.)

Etaient considérés à ce point de vue comme ne constituant qu'une unité les groupements organisés tels que les groupements d'armement, l'office des

charbons, etc. La sous-répartition par un de ces organismes d'une cargaison entre ses adhérents ne constituait pas la pluralité des destinataires.

La catégorie II devait comprendre les cargaisons réparties entre plusieurs bénéficiaires qui pouvaient appartenir soit à des catégories différentes de consommateurs, soit à des groupements différents d'une même catégorie.

Par exemple une cargaison attribuée, moitié aux foyers domestiques, moitié à un groupement d'intendance, devait être la catégorie II.

Il en devait être de même si la répartition s'effectuait entre deux groupements d'Armements différents.

Cette discrimination était opérée par les délégués du B. N. C. dans les ports qui devaient se faire présenter la feuille de temps (time-sheet) établie par le courtier maritime ou le représentant de l'armateur sur laquelle ils devaient inscrire la mention catégorie I ou catégorie II.

Il était d'ailleurs prescrit aux délégués d'en référer au B. N. C. en cas d'hésitation.

Ces distinctions posées, la C. C. F. devait accorder aux importateurs de la catégorie II :

a) une indemnité forfaitaire de un franc par tonne, qu'il y ait ou non surestaries.

b) une indemnité additionnelle correspondant à l'excédent sur deux francs par tonne des surestaries dues à des retards de libération du navire et rapportées à la tonne transportée.

Exemple :

Un steamer a 72 heures pour décharger, il arrive

au port après des retards imposés de 30 heures et n'est déchargé qu'après 120 heures de présence dans le port.

Les surestaries représentent 78 heures et leur montant, ramené à la tonne délivrée est supposé correspondre à 0 fr. 06 = 4 fr. 68, somme qui sera appliquée de la façon suivante :

|                                                                    | Catégorie I | Catégorie II |
|--------------------------------------------------------------------|-------------|--------------|
| Compensation des heures perdues avant l'arrivée, 30 h. à 0 06..... | 1 80        | 1 80         |
| Indemnité forfaitaire à la charge de la C. C. F.....               | —           | 1 »          |
| Indemnité complémentaire à la charge de la C. C. F.....            | —           | 0 88         |
| A la charge de l'importateur.....                                  | 2 88        | 1 »          |
|                                                                    | <hr/>       | <hr/>        |
|                                                                    | 4 68        | 4 68         |

Cette réglementation, laborieusement élaborée, ne fut pas du reste sans susciter de vives protestations, en ce qui concerne notamment la distinction entre les deux catégories créées dont l'une jouissait de véritables privilèges à l'égard de l'autre.

« Tous les réceptionnaires de chargements, écrivait un importateur à la C. C. F., au reçu de cette nouvelle réglementation, sont des clients uniques, puisque les chargements viennent tous pour des groupements. Que ce soit le groupement du gaz ou de l'électricité ou un groupement de Chambre de commerce, il n'y a aucune différence, l'un et l'autre groupement recevant une cargaison entière et la divisant entre ses adhérents. Par suite, nous sommes fondés à considérer que l'indemnité en question ne

jouera que dans le cas des cargaisons importées par le B. N. C. »

Et le même correspondant, s'élevant à la conception même du système adopté, le critiquait en ces termes :

« Si les importateurs avaient la liberté de conduire le déchargement de tous leurs navires comme ils l'entendent, la question pourrait se discuter, quoique, même dans ce cas, l'importateur n'ait aucun contrôle sur un encombrement anormal et plus ou moins passager d'un port et doive cependant en être responsable.

« Mais le cas n'est pas ainsi. Vous n'ignorez pas que dans un port comme Rouen, par exemple, le placement des navires et leurs conditions de déchargement dépendent aussi bien de la Commission militaire du port que du Bureau des charbons.

« Nous avons eu maintes fois l'exemple de navires restant plusieurs jours à quai, à ne rien faire, parce que le B. N. C. s'obstinait à faire charger des charbons sur wagons, par exemple, alors qu'il n'y en avait pas. Au bout de trois jours de ce système, on décidait de mettre le charbon à terre, ce que l'on pouvait faire, du reste, le premier jour.

« Avec le règlement actuel de la Chambre, des cas pareils se traduiront par des surestaries encourues hors du contrôle de l'importateur, mais payées par lui.

Sur quel crédit l'importateur paiera-t-il ? Evidemment sur le bénéfice qui lui est laissé par le B. N. C. et qui sera vite absorbé, et au-delà, par les dites surestaries.

« Dans le cas des autres navires, pour lesquels aucun forfait n'est admis, dans quelle situation se trouvera l'importateur ?

« D'un côté, il devra ne pas encourir de surestaries, qui ne lui seront pas remboursées; de l'autre, il ne devra pas engager de dépenses supplémentaires de déchargement, au-delà du tarif qui lui est alloué par la constante. Il est évident qu'avec ce système, les navires ne déchargeront pas vite et ce n'est certainement pas là le moyen d'augmenter nos importations et d'assurer les besoins du pays. »

Il semble bien que de telles protestations, qui ne restèrent pas isolées, ne furent pas sans émouvoir les administrateurs de la Chambre de compensation. Mais si la question revint plusieurs fois à l'ordre du jour de leur Conseil, il ne faut pas se dissimuler que la tâche était ardue, ni s'étonner par suite si leurs échanges de vues ne purent aboutir à un résultat immédiat.

Des modifications furent toutefois apportées à la réglementation primitive. Elles résultent d'une seconde note de la Chambre de compensation en date du 5 septembre 1918, complétant son règlement intérieur du 17 juillet.

Les dispositions en vigueur étaient maintenues, en ce qui concernait les importateurs de la catégorie II. Quant à ceux de la catégorie I, les dispositions suivantes remplaçaient les précédentes.

Les importateurs de la catégorie I auront droit au paiement d'une indemnité sur les heures perdues en mer, par suite de faits de guerre et impu-

tées sur le temps accordé pour le déchargement.

« Cette indemnité sera décomptée :

a) Au tarif des surestaries pour les heures perdues définitivement en nombre au plus égal à celui des heures perdues en mer avant l'arrivée au port.

b) Au tarif du despatch-money pour la différence entre le nombre d'heures perdues en mer et le nombre d'heures perdues définitivement, si le premier de ces nombres est supérieur au dernier.

Cette réglementation nouvelle était condensée dans les formules que nous reproduisons ci-après et dont devaient se servir les importateurs :

### *Catégorie I*

H : Nombre d'heures perdues avant l'arrivée au port.

1<sup>er</sup> cas. — Le navire est finalement en surestaries d'un nombre d'heures égal ou supérieur à H (heures perdues en mer).

$$\text{A débiter } H \times J. B. (1/6 \text{ ou } 1/9) = \text{Frs}$$


---

24

2<sup>e</sup> cas. — Le navire est finalement en surestaries d'un nombre d'heures (D) inférieur à celui des heures perdues en mer (H).

$$\text{A débiter : } D \times J. B. (1/6 \text{ ou } 1/9) = \text{Frs}$$


---

24

$$(H-D) \times J. B. \times (0/9 \text{ ou } 0/10 \text{ } 1/2) = \text{Frs}$$


---

24

Total à votre débit : Frs

*Catégorie II*

Indemnité forfaitaire 1 fr. par tonne transportée (tonnage cargaison)  $\times$  1 fr. .... Frs  
(Nombre d'heures) à (1/6 ou 1/9) par tonneau J. B. et par jour réparties comme suit :

A. — Avant l'arrivée au port :  
(Nombre d'heures)  $\times$  J. B.  $\times$  (1/6 ou 1/9)

---

24

soit au change de ..... Frs

B. — Au déchargement :  
(Nombre d'heures)  $\times$  J. B.  $\times$  (1/6 ou 1/9) (1)

---

24

soit Frs .....

soit (indemnité add<sup>1</sup>)  $\times$  (cargaison) .....

Différence = Frs .....

Total à votre débit : Frs

Ce régime subit encore une modification à la suite de la circulaire n° 9 du 12 février 1919 qui disposait que: « Suivant instruction de M. le Directeur du B. N. C., la C. C. F. admettra en dépenses pour les arrivages dans tous ports français survenus après le 31 janvier 1919, les surestaries encourues au déchargement des navires affectés à la catégorie I d'importateurs (consommateurs) pour la somme dont elles excèdent 5 francs par tonne de cargaison.

Cette disposition sera révisable en cas de modi-

fications des constantes pour frais divers figurant au tableau C de l'arrêté du 22 novembre 1918. »

Ce régime prit fin définitivement en octobre 1919. Cette nouvelle fut portée à la connaissance des importateurs par une circulaire n° 34 de la *Chambre de compensation qui était ainsi conçue* :

« M. le Directeur du B. N. C. vient de décider que pour les cargaisons de charbon anglais dont le déchargement dans les ports français aura commencé à partir du 15 octobre 1919, la Chambre de compensation des frets charbonniers cessera de prendre en charge les surestaries, quel que soit leur montant et sans distinctions de catégories. Cette décision implique pour les cargaisons de la catégorie II (importateurs-revendeurs) la suppression, à partir de la date ci-dessus, de l'indemnité forfaitaire de un franc, instituée par la première note complémentaire au règlement de la C. C. F. »

Toute cette organisation ne concernait que les bateaux affrétés au voyage ; ceux affrétés en time-charter demeuraient en dehors de ces prescriptions. Aussi une critique formulée contre ce système de compensation des frets, notamment par les groupements d'armement, était que, remboursant les frais exacts occasionnés par un voyage, il faisait disparaître les avantages d'une bonne gestion des navires en time-charter.

Aussi, le B. N. C. prit-il l'initiative de proposer à la Chambre de compensation d'arrêter que les délais de déchargement dans tous les ports de France d'un navire en time-charter seraient les mêmes que

ceux alloués à un navire au voyage de même portée. Une semblable mesure avait du reste été promulguée en Angleterre pour les opérations de chargement.

La Chambre de compensation accepta, le 30 août 1918, ce principe nouveau et son Conseil d'administration confia à une sous-Commission le soin d'étudier les modalités pratiques d'application de ce principe. Cette sous-Commission se mettait à l'étude et aboutissait le 16 septembre 1918 à se mettre d'accord sur les modalités suivantes :

« L'application au déchargement des navires en time-charter de surestaries (et despatch) calculées sur les mêmes bases que celles des navires au voyage constituerait une pénalité arbitraire qui ne peut être légalement imposée actuellement ; pour ce motif ce moyen doit être écarté.

« De même, l'application d'une pénalité (contrepartie du système proposé plus loin) pour le cas où la durée du voyage complet dépasserait les délais prévus ne pourrait être envisagée.

« Il semble donc qu'une prime serait le seul moyen d'inciter les détenteurs de navires en time-charter à ne pas se désintéresser de la rotation rapide de leurs unités.

« Un des facteurs essentiels de cette rotation rapide est d'ailleurs la prompte livraison du déchargement au port français.

« Cette prime viendrait s'ajouter aux bénéfices de l'importateur-revendeur, du fait de l'augmentation du tonnage importé, et diminuerait le prix de

revient de leurs combustibles pour les importateurs-revendeurs.

« La sous-Commission a pensé que cette prime devrait être suffisamment importante pour permettre aux détenteurs de ces navires en time-charter de rétribuer largement les capitaines et les équipages dont le concours est absolument indispensable pour atteindre le but cherché.

« Pour les raisons données, la sous-Commission estime que la solution la plus raisonnable et dont l'effet serait le plus efficace, serait obtenue par le système de primes pour le temps gagné sur les délais de rotation prévus, et sans autre mesure d'aucune sorte. »

La sous-Commission formulait ensuite des propositions pour l'attribution de ces primes.

Comme suite à ces propositions, la Chambre de compensation instituait par une circulaire n° 10, du 10 février 1919, prorogée jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 1919, par la circulaire n° 17 du 25 avril 1919, puis une seconde fois par la circulaire n° 23 du 10 juillet 1919, une prime de bonne utilisation de 0 fr. 10 par tonne importée et par période indivisible de six heures gagnées sur la durée théorique de rotation.

Ce régime persista sans modifications jusqu'en octobre 1919. A ce moment, comme nous l'avons dit, la compensation des surestaries fut supprimée pour les bateaux au voyage. Les importateurs disposant de bateaux en time-charter se trouvaient, en conséquence, très avantagés par rapport aux autres. Pour faire disparaître cette inégalité, une circulaire n° 35

annonçait aux importateurs la décision du B. N. C. décidant que « dans tous les règlements de vapeurs affrétés au temps, dont le déchargement aurait commencé à partir du 15 octobre 1919, la C. C. F. débiterait l'importateur, s'il y avait lieu, d'une somme égale au montant des surestaries qu'il aurait encourues au déchargement, si le bateau avait navigué au voyage ».

## CHAPITRE XI

### LES ASSURANCES

#### *I. — La réglementation des assurances*

La question des assurances devait présenter au point de vue des frets une importance toute particulière. Les taux de primes demandés par les assureurs étaient en effet devenus, à raison des circonstances, excessivement élevés. Indépendamment des risques ordinaires, il s'agissait de se garantir contre les risques de guerre et ceux-ci, comme chacun sait, étaient, de jour en jour, plus nombreux et plus incertains.

De cet état de choses découlait tout naturellement une augmentation considérable du prix du transport. C'est donc avec raison que la Chambre des compensation des frets devait être amenée à tenir compte dans ses opérations de ce facteur important.

Avant d'examiner quel fut au juste le rôle de la Chambre de compensation à cet égard, il convient

de jeter un coup d'œil sur ce qu'était la législation antérieure.

Dès le début de la guerre, des décrets en date du 13 août, du 10 octobre et du 12 novembre 1914 s'étaient préoccupés d'assurer la garantie de l'Etat en matière d'assurance contre les risques de guerre maritime. Ces décrets furent ratifiés et complétés par la loi du 10 avril 1915 dont les grandes lignes étaient les suivantes.

La réglementation en vigueur distinguait les assurances sur corps et les assurances de cargaison.

Les *assurances sur corps* pouvaient comporter la garantie de l'Etat, sans que cette garantie toutefois fût obligatoire. Nous nous trouvons donc ici en présence d'une garantie essentiellement facultative. Le bénéfice de cette assurance facultative était du reste réservé aux corps de navires battant pavillon français immatriculé dans un port français, à la condition toutefois que ces navires fussent assurés contre les risques ordinaires de la navigation, jusqu'à concurrence de 25 % au minimum de leur valeur.

L'article 3 de la loi stipulant en outre que la garantie en question ne pouvait excéder 80 % de la valeur du navire, telle qu'elle était fixée dans la police d'assurance des risques ordinaires.

Les *assurances de cargaison*, à la différence des précédentes, s'étendaient indistinctement aux navires battant pavillon français, comme aux navires alliés ou neutres.

Ici aussi, la cargaison devait être assurée contre les risques ordinaires de la navigation.

La garantie de l'Etat pouvait couvrir la valeur totale du chargement telle qu'elle était fixée dans la police d'assurance des risques ordinaires.

Pour l'assurance sur corps, comme pour l'assurance de cargaison, l'Etat percevait, en considération de la garantie qu'il fournissait, une prime dont le montant ne pouvait excéder 5 % de la somme garantie.

La différence de traitement existant entre les assurances sur corps et les assurances de cargaison en ce qui concerne les bénéficiaires de la garantie de l'Etat, fut du reste supprimée par le décret du 7 novembre 1916 qui admettait au bénéfice de cette garantie les corps de navires battant pavillon allié ou neutre qui effectuaient un transport de marchandises destinées au ravitaillement national. Les navires charbonniers se trouvaient au tout premier plan de ceux que visaient les dispositions nouvelles.

Le régime ainsi institué fut profondément modifié par la loi du 19 avril 1917 instituant l'assurance obligatoire contre les risques de guerre pour les corps de navires étrangers de 500 tonneaux et au-dessus de jauge brute. Nous ne saurions mieux faire que de reproduire les termes mêmes de la loi qui fut bientôt complétée par deux décrets, l'un en date du 26 avril 1917, fixant les détails d'application du régime institué par la loi. Une circulaire du 28 avril 1917 entraînait au surplus dans les détails d'application de la loi.

ARTICLE PREMIER. — A compter de la publication du décret visé à l'article 5 qui suivra la promul-

gation de la présente loi, et pendant la durée des hostilités, la garantie de l'Etat contre les risques de guerre s'applique aux corps de navires dans les conditions ci-après déterminées.

L'assurance par l'Etat est obligatoire pour les navires de 500 tonneaux et au-dessus de jauge brute, battant pavillon français, immatriculés dans un port de la France continentale et qui ne sont pas couverts par l'Etat contre les risques de guerre du fait de dispositions législatives et de conventions spéciales.

L'assurance par l'Etat reste facultative pour les navires français de moins de 500 tonneaux de jauge brute, ainsi que pour les navires alliés ou neutres, affrétés par des Français.

Pour les navires soumis à l'assurance obligatoire qui seront couverts contre les risques de guerre par des contrats en cours au moment de la publication du décret visé à l'article 5 et de la promulgation de la présente loi, les prescriptions du présent article prendront effet de la date de l'expiration de ces contrats.

ART. 2. — La garantie de l'Etat contre les risques de guerre est accordée moyennant le paiement d'une prime fixe mensuelle.

Le taux des primes est fixé, suivant les catégories de navires, vapeurs ou voiliers, et suivant les catégories de parcours, par décret contresigné par le Ministre des Finances et le Ministre des Travaux publics.

Remise totale ou partielle de la prime payée peut être faite si l'armateur justifie que, sur l'ordre

des autorités maritimes et pour faits de guerre, il n'a pu entreprendre le voyage ou a dû l'interrompre.

ART. 3. — La garantie de l'Etat porte sur la valeur du navire agréée, après déclaration de l'armateur, par le Ministre des Travaux publics.

Si la valeur ainsi déterminée paraît insuffisante à l'armateur, celui-ci pourra faire couvrir par les assurances maritimes libres le surplus de la valeur qu'il donne à son navire.

ART. 4. — En cas de perte totale, la valeur assurée d'un navire français est payée jusqu'à concurrence de 75 % du montant de l'assurance dans l'achat ou la mise en chantier d'un autre navire agréé par le Ministre de la Marine.

En cas d'achat, ce complément sera payé au moment de la francisation, et, en cas de construction, en même temps que la prime à la construction.

ART. 5. — Un décret rendu et contresigné par le Ministre des Finances, le Ministre des Travaux publics et le Ministre de la Marine fixera les détails d'organisation pour l'application de la présente loi.

ART. 6. — Sont abrogées les dispositions de la loi du 10 avril 1915 en ce qu'elles ont de contraire à la présente loi. Est abrogée, notamment pour les navires soumis à l'assurance obligatoire

Telle était la législation française. Il n'est pas sans intérêt de nous rendre compte de la réglementation apportée, dans le même ordre d'idées, en Angleterre par les autorités compétentes. Un régime spécial fut inauguré en Grande-Bretagne le 1<sup>er</sup> mai 1918, en vertu de la cédula des frets du 5 février 1918,

modifiée et complétée le 20 avril. Le nouveau régime s'appliqua, à dater du 1<sup>er</sup> mai, à tous les vapeurs anglais et à tous les voiliers français et anglais.

En ce qui concernait les *vapeurs*, les tarifs étaient très différents, suivant qu'il s'agissait de vapeurs dont la jauge brute était inférieure ou supérieure à 400 tonnes.

Dans le premier cas, le tarif laissait les assurances de guerre à la charge du navire.

Dans le second cas, le tarif mettait les assurances de guerre à la charge de l'affrèteur.

En conséquence, pour les charbons importés par vapeurs anglais, dont la jauge brute ne dépassait pas 400 tonnes, l'importateur devait payer le fret figurant au tarif sans aucune majoration. Du reste, aux termes d'un arrangement intervenu avec le service des Assurances de guerre de la Marine marchande, ce navire prenait à son compte la différence existant entre la prime d'assurance contre les risques de guerre, pour le cabotage dans les eaux anglaises et la prime pour voyages en France, surprime que l'armateur anglais était en droit de réclamer.

Pour les vapeurs anglais dont la jauge brute dépassait 400 tonnes, l'importateur devait payer en plus du fret entre les mains du courtier maritime une taxe de 10 francs par tonne (sur le poids du connaissement de charbon, brai ou briquettes, dans les ports de Dunkerque à Brest inclus, et de 25 francs dans les ports au sud de Brest. Ces taxes étaient doublées pour le coke.

Moyennant le paiement de cette redevance, qui

devait être versée à la Caisse des assurances contre les risques de guerre, le service des assurances couvrirait le risque de guerre que le tarif de fret laissait à la charge de l'affréteur.

Pour les *voiliers*, le tarif était applicable aux voiliers français comme aux voiliers anglais indis-

L'assurance contre les risques de guerre était à la charge du navire et l'importateur devait payer le fret figurant au tarif sans aucun supplément.

Une modification aussi était apportée, le 14 mars 1918, en ce qui concerne les assureurs auxquels on devait recourir pour l'assurance contre les risques de guerre de navires anglais ou neutres. Jusqu'alors, la valeur principale était assurée par la Mutuelle Norvégienne, grâce à l'intermédiaire des gouvernements alliés, en ce qui concerne l'excess value, on pouvait librement choisir son assureur. A partir de cette date, la valeur principale continua à être assurée par la Mutuelle Norvégienne; mais, pour l'excess value, il fallut obligatoirement s'adresser au War Risk Insurance du Department du Board of Trade.

## *II. — L'action de la Chambre de Compensation*

En présence de cette réglementation quelque peu touffue, l'œuvre de la Chambre de compensation ne devait pas être sans difficultés. Nous retrouvons les grandes lignes de l'action qu'elle exerça dans les instructions que le B. N. C. lui adressa le 28 juin 1918 au début de son fonctionnement, instructions condensées dans la première et la seconde note expli-

cative du règlement. On remarquera, du reste, que des règles différentes durent être adoptées suivant qu'il s'agissait des différentes catégories de navires.

STEAMERS AU VOYAGE. — Les taxes compensatrices des assurances de guerre perçues sur cargaisons importées par steamers alliés de plus de 400 tonnes de jauge brute sont admises en compte sur production des quittances de paiement.

On ne tient pas compte du supplément d'assurances sur corps des steamers anglais de moins de 400 tonnes de jauge brute ; cette charge incombe à l'Etat français.

STEAMERS NEUTRES EN TIME-CHARTER. — *Assurances de guerre sur corps.* — Les assurances de la valeur principale et éventuellement, pour les steamers norvégiens de l'excess value devaient être contractées sur les valeurs fixées par les barèmes officiels (sauf exceptions agréées par le B. N. C.).

Les primes identiques pour les deux tranches de la valeur pouvaient correspondre soit à un risque au voyage simple ou aller et retour, soit à un risque de trente jours.

Elles étaient remboursées sur justifications, soit pour leur montant total (voyages), soit pour leur répercussion sur la durée du voyage en cours dans les mêmes conditions que la location (primes périodiques).

Les assurances devaient en principe être faites au voyage. Elles pouvaient être faites au mois sur avis de la Chambre.

L'assurance annuelle, particulière aux navires

norvégiens, était remboursée sur justification pour la durée des voyages dans les mêmes conditions que la location.

*Assurance des débours contre risques de guerre.*

— La Chambre admettait, en outre, en compte de compensation, le remboursement des débours exposés par les affréteurs de bateaux en time-charter, en cas de perte totale de ces bateaux, par risques de guerre, ces débours comprenant le montant des avances enposées pour location, primes d'assurances et frais de navigation.

STEAMERS ALLIÉS EN TIME-CHARTER. — La Chambre remboursait pour les steamers de plus de 400 tonnes de jauge brute, la taxe compensatrice des assurances de guerre dans les mêmes conditions que pour les steamers au voyage.

VOILIERS. — La Chambre n'admettait pas à compensation l'assurance des risques de guerre, qui était à la charge du capitaine. A titre exceptionnel, elle prenait à sa charge la dépense additionnelle encourue par l'importateur du fait que la prime d'assurance sur la cargaison était plus élevée par voilier que par steamer. Pour en tenir compte, une indemnité forfaitaire de 2 francs par tonne était allouée à l'importateur.

Cet état de choses subsista jusqu'à l'armistice. A ce moment, les tarifs fixés par le décret du 25 avril 1917 se trouvaient ne plus correspondre aux risques maritimes de guerre couverts par l'assurance d'Etat. Ils furent par suite immédiatement réduits par le

décret du 15 novembre 1918, dans la proportion de 75 %.

D'autre part, aux termes d'un arrêté du 28 novembre 1918, l'Etat français prenait à sa charge jusqu'à nouvel ordre et gratuitement, l'intégralité des risques de guerre afférents aux navires charbonniers, pour les transports de charbon, brai, briquettes et coke. Pour les navires de la flotte charbonnière transportant des cargaisons autres que : charbon, brai, briquettes et coke, les taxes d'assurance étaient réduites de moitié.

Ces dispositions s'appliquaient à toutes les cargaisons de charbon quittant l'Angleterre à partir du 1<sup>er</sup> décembre 1918

Le 22 avril 1919, une circulaire de la Chambre informait les importateurs qu'à la suite d'un arrêté du commissaire aux transports maritimes du 18 avril 1919, le Directeur du B. N. C. autorisait la Chambre à prendre en charge, dans les règlements de compensation, les primes payées par les affréteurs pour l'assurance des risques de guerre :

1° Dans les cas où la cédule 504 du 1<sup>er</sup> mai 1918 stipule que le prix du fret ne comprend pas l'assurance de guerre et où les affréteurs auraient soit à la couvrir, soit à la rembourser aux armateurs;

2° Dans les cas où, pour des vapeurs ne dépassant pas 400 tonnes de jauge brute affrétés au taux de l'arrêté ministériel du 28 novembre 1918, les affréteurs auraient à couvrir l'assurance de guerre sur corps ou à la rembourser aux armateurs ;

3° Dans les cas où, pour des navires neutres, les

affréteurs auraient à couvrir l'assurance de guerre sur corps ou à la rembourser aux armateurs.

Cette circulaire n° 16 fut la dernière manifestation de l'activité de la Chambre dans le domaine des assurances.

## ANNEXES

---

- 1° *Décret du 25 avril 1917 fixant le taux des primes suivant les catégories de navires et les catégories de parcours* (1).

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,  
Sur le rapport du Ministre des Finances et du Ministre des Travaux publics et des Transports;  
Vu l'article 2 de la loi du 19 avril 1917.

Décrète :

ARTICLE PREMIER. — Le taux de la prime mensuelle pour l'assurance obligatoire contre les risques de guerre des navires de 500 tonneaux de jauge brute et au-dessus, battant pavillon français et immatriculés dans un port de la France continentale, est fixé, suivant les catégories de navires et suivant les catégories de parcours, conformément au tableau ci-dessous :

---

(1) *Journal Officiel* du 28 avril 1917.

| Taux de la<br>prime mensuelle |          |
|-------------------------------|----------|
| Vapeurs                       | Voiliers |
| —                             | —        |
| %                             | %        |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |      |      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|
| a) Navigation entre tous les ports de la France, du Royaume-Uni, de la Péninsule ibérique et du bassin occidental de la Méditerranée (ce bassin limité par une ligne reliant le cap Bon et le cap Boco de Sicile)                                                                                        | 3,00 | 4,50 |
| b) Navigation entre tous ports du bassin occidental de la Méditerranée (ce bassin limité comme ci-dessus)                                                                                                                                                                                                | 2,75 | 4,15 |
| c) Navigation entre tous ports de la Méditerranée (ports de la mer Adriatique exclus).....                                                                                                                                                                                                               | 3,00 | 4,50 |
| d) Navigation directe entre tous ports de la France, du Royaume-Uni, de la Péninsule ibérique, du bassin occidental de la Méditerranée (ce bassin limité comme ci-dessus) et tous ports de l'Afrique et de l'Amérique sur l'océan Atlantique.                                                            | 2,25 | 3,00 |
| e) Navigation directe entre tous ports de la France, du Royaume-Uni, de la Péninsule ibérique, du bassin occidental de la Méditerranée (ce bassin limité comme ci-dessus) et tous ports de l'océan Pacifique ou de l'océan Indien ( <i>viâ</i> cap Horn, cap de Bonne-Espérance ou canal de Panama)..... | 2,00 | 2,25 |
| f) Navigation directe entre tous ports de la Méditerranée et les au-delà de Suez.....                                                                                                                                                                                                                    | 2,25 | »    |

- g) Navigation directe entre tous ports français de la mer du Nord, de la Manche ou de l'Océan et les au-delà de Suez..... 2,75 »
- h) Navigation directe entre tous ports français et tous ports de Hollande, de Suède (Gothembourg seulement), de Norvège, de Russie sur l'Océan Arctique seulement..... 3,50 5,25

NOTA. — 1° Pour la taxation, les navires à moteur sont assimilés aux vapeurs et les voiliers à moteur auxiliaire aux voiliers; les chalands remorqués sont également assimilés aux voiliers;

2° La prime sera réduite de 3 0/0 si le navire est armé, de 2 0/0 s'il est pourvu de la télégraphie sans fil, de 5 0/0 s'il est à la fois armé et pourvu de la télégraphie sans fil.

ART. 2. — En cas de déclaration portant sur plusieurs catégories de parcours, la prime applicable sera celle afférente à la catégorie la plus taxée.

ART. 3. — Si l'assurance est demandée pour une période de trois mois consécutifs, une réduction de 5 0/0 sera opérée sur le montant de la prime totale.

ART. 4. — Il ne sera alloué aucun courtage sur les primes perçues au titre de l'assurance obligatoire.

ART. 5. — Le Ministre des Finances et le Ministre des Travaux publics et des Transports sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 25 avril 1917.

R. POINCARE.

Par le Président de la République :

*Le Ministre des Finances,*

J. THIERRY.

*Le Ministre des Travaux publics  
et des Transports,*

DESPLAS.

2° *Décret du 26 avril 1917 fixant les détails d'application du régime institué par la loi du 19 avril 1917 (2).*

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du Ministre des Finances, du Ministre des Travaux publics et des Transports, et du Ministre de la Marine,

Vu la loi du 10 avril 1915;

Vu le décret du 11 août 1914 ;

Vu la loi du 19 avril 1917, et notamment l'article 5, ainsi conçu : « Un décret rendu et contresigné par le Ministre des Finances, le Ministre des Travaux publics et le Ministre de la Marine, fixera les détails d'organisation pour l'application de la présente loi »,

Décète :

ARTICLE PREMIER. — Pour chaque navire de 500 tonneaux de jauge brute et au-dessus soumis à l'assurance obligatoire contre les risques maritimes de guerre, par application des dispositions du paragraphe 2 de l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 19 avril 1917, les armateurs devront, cinq jours au moins avant l'échéance des contrats d'assurance en cours, adresser au président de la Commission exécutive des assurances maritimes de guerre instituée par le décret du 11 août 1914, une déclaration portant les énonciations suivantes :

Le nom du navire et sa catégorie (vapeur, voilier, navire mixte, chaland, etc.);

La valeur du navire et son tonnage;

La ou les zones de navigation pratiquées, suivant les spécifications du décret du 25 avril 1917;

La période de temps à couvrir par l'assurance sans que cette période soit inférieure à un mois ni supérieure à trois mois, les fractions de mois n'étant pas admises;

---

(2) *Journal officiel* du 28 avril 1917.

L'engagement de payer la prime dès que la Commission exécutive en aura fait connaître le montant.

A cette déclaration seront joints :

Un certificat du Sous-Secrétariat d'Etat de la Marine marchande mentionnant la valeur attribuée au navire ainsi que le tonnage;

Un certificat du Ministère de la Marine attestant, s'il y a lieu, que le navire est efficacement armé et pourvu de la télégraphie sans fil.

ART. 2. — Pour les navires non assurés lors de la publication du présent décret, la déclaration prévue par l'article 1<sup>er</sup> devra être effectuée dans les cinq jours de la date de cette publication, pour prendre effet de ladite date; dans ce cas, le certificat de valeur et de tonnage sera produit dans les vingt-quatre heures de sa délivrance par le Sous-Secrétariat d'Etat de la Marine marchande.

La déclaration prévue aux articles précédents devra être renouvelée cinq jours au moins avant l'expiration de chaque période assurée, mais un nouveau certificat de valeur du navire ne sera exigible qu'en cas de modification de l'évaluation antérieure.

ART. 4. — Au vu des pièces énumérées à l'article 1<sup>er</sup>, il sera établi par la Commission exécutive un certificat d'assurance dont une expédition sera transmise au Sous-Secrétariat d'Etat de la Marine marchande.

La prime fixée audit certificat devra être immédiatement versée au Trésor par l'assuré, qui enverra à la Commission exécutive le double du récépissé fourni par le comptable.

Faute du payement de la prime dans les deux jours francs qui suivront la remise par la poste, sous pli chargé, de l'ordre de versement, aucune indemnité ne sera due par l'Etat en cas de sinistre.

ART. 5. — Remise partielle de la prime payée ne pourra être faite, dans le cas prévu à l'article 2 du paragraphe 3 de la loi du 19 avril 1917, que si le délai d'indisponibilité du navire est égal ou supérieur à trois jours francs.

La remise totale ou partielle sera opérée par voie de réduction sur la prime afférente aux mensualités ultérieures.

En cas de sinistre, et quelle qu'en soit la date, la prime afférente à la période assurée reste intégralement acquise au Trésor.

L'Etat est dégagé de toute garantie si le sinistre se produit en dehors des zones de navigation désignées aux certificats d'assurances ou aux avenants établis sur déclarations spéciales.

ART. 6. — Le contrôle de l'exécution par les armateurs des obligations auxquelles ils sont tenus par la loi du 19 avril 1917 est exercé par les services de la marine marchande.

A cet effet, dans les dix jours qui suivront la publication du présent décret au *Journal officiel*, tous armateurs de navires de 500 tonneaux de jauge et au-dessus, battant pavillon français et immatriculés dans un port de la France continentale, devront adresser au Sous-Secrétariat d'Etat de la Marine marchande la liste desdits navires en mentionnant distinctement :

Les navires soumis à l'assurance obligatoire aux termes de l'article 1<sup>er</sup> (paragraphe 2) de la loi du 19 avril 1917;

Les navires garantis par l'Etat contre les risques de guerre en vertu des conventions spéciales; ,

Les navires réquisitionnés.

Pour les navires soumis à l'assurance obligatoire, l'armateur indiquera :

La date de prise de risques (date de la publication

du présent décret si le navire n'est pas assuré, date de l'expiration du contrat en cours dans le cas contraire);

La ou les zones de navigation pratiquées suivant les spécifications du décret du 25 avril 1917;

La valeur du navire et son tonnage.

ART. 7. — Les armateurs devront signaler au Sous-Secrétariat d'Etat de la Marine marchande :

Les changements de zones de navigation;

Les modifications dont la situation des navires au regard de l'assurance obligatoire (navires réquisitionnés ou assurés par convention spéciale passant à la navigation libre ou inversement);

Les francisations nouvelles;

Les immobilisations de navires dans les ports pour cause de réparations, étant entendu que ces immobilisations ne suspendront le cours de l'assurance obligatoire que si leur durée excède quinze jours francs.

ART. 8. — Tout navire relatant des dispositions de la loi du 19 avril 1917 ne pourra quitter le port ni procéder à aucune opération d'embarquement ou de débarquement de marchandises s'il n'est en règle au point de vue de l'assurance dans les conditions fixées par le présent décret.

ART. 9. — Les déclarations relatives à la valeur des navires sont soumises à l'examen d'une Commission composée de :

Deux représentants du Sous-Secrétariat d'Etat de la Marine marchande, dont l'un remplira les fonctions de président sur la désignation du Ministre des Travaux publics et des Transports;

Un représentant du Ministre des Finances;

Un ingénieur des Constructions navales;

Un représentant du Comité central des Armateurs de France;

Un représentant de la Chambre syndicale des Constructeurs de navires;

Un représentant du Bureau Véritas.

Cette Commission adresse des propositions au Ministre des Travaux publics et des Transports qui arrête les valeurs agréées.

ART. 10. — En cas de perte totale du navire assuré, la Commission exécutive procédera au règlement du sinistre, en conformité des dispositions des articles 5, 6 et 7 de la loi du 10 avril 1915.

La somme dont l'Etat sera reconnu redevable fera l'objet, à concurrence de 75 0/0, d'un paiement direct au profit de l'assuré; le complément, soit 25 0/0, sera porté au crédit d'un compte à ouvrir dans les écritures du Trésor, pour le montant en être remis au créancier après emploi.

Pour obtenir le paiement des sommes mises ainsi en réserve, l'assuré devra adresser une demande au Sous-Secrétariat d'Etat de la Marine marchande, en l'appuyant posés au emploi les navires achetés ou commandés à un posés au emploi les navires achetés ou commandés à un chantier antérieurement au sinistre dont le règlement en est cause.

Après avis de la Commission prévue à l'article 9 ci-dessus, le Ministre de la Marine statue sur la demande présentée et notifie sa décision au Sous-Secrétaire d'Etat de la Marine marchande. Dans le cas où le emploi est accepté, le paiement des sommes différées est opéré, dans les conditions fixées par le décret du 20 juin 1916, au vu d'un ordre de paiement émis par le Ministre des Travaux publics et des Transports, au débit du compte de trésorerie indiqué ci-dessus.

ART. 11. — Le Ministre des Finances, le Ministre des Travaux publics et des Transports et le Ministre de la

Marine sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 26 avril 1917.

R. POINCARÉ.

Par le Président de la République :

*Le Ministre des Finances,*

J. THIERRY.

*Le Ministre des Travaux publics  
et des Transports,*

DESPLAS.

*Le Ministre de la Marine,*

LACAZE.

---

3° *Circulaire du 28 avril 1917 relative à l'application du décret du 26 avril 1917 réglant l'application de la loi du 19 avril 1917 (3).*

*Le Sous-Secrétaire d'Etat de la Marine marchande  
à MM. les Directeurs de l'Inscription maritime.*

Paris, le 28 avril 1917.

Un décret en date du 26 avril 1917 a réglé les conditions d'application de la loi du 19 avril 1917 (*Journal officiel* du 21 avril) instituant l'assurance obligatoire contre les risques de guerre pour les corps de navires français de 500 tonneaux et au-dessus de jauge brute.

Les administrateurs de l'inscription maritime seront chargés du contrôle de l'obligation de l'assurance.

Je vous adresserai, dès qu'elles auront été établies, des listes indiquant les navires français :

1° Réquisitionnés;

---

(3) *Journal officiel* du 29 avril 1917.

2° Assurés par conventions spéciales;

3° En règle avec l'assurance obligatoire.

Les navires de plus de 500 tonneaux de jauge brute qui ne figureront pas sur l'une de ces trois listes ne rempliront pas les conditions exigées par la loi et ne devront être autorisés ni à quitter les ports ni à procéder à des opérations d'embarquement ou de débarquement de marchandises.

Des listes additives ou modificatives vous seront envoyées lorsqu'il sera nécessaire.

Vous voudrez bien donner des instructions aux administrateurs sous vos ordres, pour que les listes initiales soient très soigneusement tenues à jour à l'aide des listes modificatives, afin de toujours être à même de connaître la situation exacte de tous les navires français visés par la loi.

Un double de toutes les listes reçues devra être remis au service local des douanes pour lui permettre de remplir ses obligations particulières.

Les mesures de contrôle entreront en vigueur dès réception des listes initiales ci-dessus visés, que je vous ferai parvenir le plus rapidement possible.

Louis NAIL.

## CHAPITRE XII

### LES AUTRES DEPENSES ADMISES A COMPENSATION

Les surestaries et les assurances constituaient, avec le fret, les dépenses principales sur lesquelles portaient les opérations de compensation. Leur importance était telle que nous pourrions à la rigueur négliger l'examen des autres dépenses admises à compensation. Nous avons cru néanmoins utile, en vue de présenter un tableau complet de l'activité de la Chambre, de mentionner les divers autres éléments figurant dans ses opérations.

STEAMERS AU VOYAGE. — Les Instructions du B. N. C. à la C. C. F. du 28 juin 1918, dont nous avons antérieurement parlé, prévoyaient les dépenses suivantes, sous les rubriques D. et E.

D. — La commission d'adresse (2 0/0) et la bonification accordées en déduction du fret aux importateurs des ports de l'Atlantique, feront l'objet d'un débit par la C. C. F.

Ces sommes peuvent figurer sous forme de déduction sur le décompte de fret.

E. — Dans tous les ports, pour les steamers neutres rétrocédés au voyage, la différence entre la Commission d'affrètement de 1/3 de 5 0/0 et cette même commission calculée sur le fret allié, sera portée au débit de l'importateur.

STEAMERS NEUTRES EN TIME-CHARTER. — Les rubriques F., G., H., des Instructions précitées prévoyaient :

F. — *Les frais de navigation* devront être forfaités suivant le barème prévu dans la lettre de rétrocession de la marine marchande, pour tous les voyages, Manche ou Atlantique, avec ou sans chargement de retour, pris dans un port français. (Le taux de ces forfaits fut par la suite relevé à deux reprises, par les circulaires 12 et 39 de la C. C. F.)

Dans le cas de chargement dans un port espagnol les forfaits seront augmentés uniformément de 2/6 et de 1/ en sus si le port de déchargement du minerai n'est pas celui d'embarquement du charbon au voyage suivant.

Ce forfait pourra être partagé en deux parties égales, payables l'un au règlement de l'arrivée charbons, l'autre au règlement de l'arrivée minerais.

G. — La C. C. F. débitera les importateurs des frets encaissés par eux pour les *cargaisons de retour* a prix soit taxés (minerais d'Espagne), soit conventionnels (poteaux de mines, pyrites).

Le B. N. C. facilitera le contrôle des déclarations des intéressés.

H. — *Participation au déchargement et commission d'affrètement.* La C. C. F. est autorisée à allouer,

pour tous les règlements de voyages avec charbons effectués par des steamers en time-charter une indemnité forfaitaire de 1 franc pour compenser la non participation de l'armateur aux frais de déchargement.

La C. C. F. remboursera également, sur production d'une pièce justificative la commisison d'affrètement de 1/3 de 5 0/0 calculée sur le fret allié (scheme 1916), applicable à un steamer de même tonnage qui aurait été utilisé sur le même parcours.

STEAMERS ALLIÉS EN TIME-CHARTER. — Les mêmes dispositions sont ici en vigueur à ceci près que la commission d'affrètement doit être calculée d'après le scheme 1918.

VOILIERS. — Les rubriques B et D des instructions précitées prévoyaient :

B. — *La gratification au capitaine* est prévue par la charte-partie. En attendant que le comité interallié établisse des règles précises pour limiter cette indemnité, la C. C. F. devra signaler au B. N. C. les cas où la charte-partie stipulerait un avantage s'écartant des usages traditionnels.

La seconde note additionnelle au règlement fixait la gratification maximum accordée au capitaine : £ 3.30 pour tous voiliers jusqu'à 300 tonnes de cargaison ; £ 1. 10 en plus par 100 tonnes ou fraction, au-dessus de 300 T.

D. — *Frais de déchargement*. — Si la charte-partie ne prévoit pas la participation de l'armateur au déchargement, la C. C. F. est autorisée à porter au crédit de l'importateur une indemnité for-

faitaire de 1 franc comme pour les steamers en time-charter.

Enfin, et en dehors des dépenses dont la compensation était prévue par la Chambre, celle-ci fut autorisée à compenser les frais exceptionnels de transport en Angleterre pour les charbons chargés dans un port autre que celui prévu par la taxe fob (extra-leadage), bien qu'en principe ces frais dussent s'ajouter au prix du charbon f. o. b. et non au prix du fret, ceci afin de permettre l'application intégrale des dispositions de l'arrêté du 15 juin 1918, qui n'admettait, ainsi que nous l'avons dit, sur les factures des consommateurs, que trois éléments, le prix fob taxé, le fret compensé et les frais divers.

Cette compensation exceptionnelle, établie par la circulaire 6 de la C. C.F. subsista jusqu'à la suppression de la taxation des combustibles en Grande-Bretagne ; à ce moment, le B. N. C. autorisant sur justifications, la facturation du prix f. o. b. réellement payé, la prise en charge des frais d'extra-leadage par la C. C. F., n'avait plus de raison d'être. La circulaire n° 27 rapportait purement et simplement la circulaire n° 6.

Pour concrétiser l'ensemble de ces prescriptions et en faciliter l'intelligence, il nous a paru utile de reproduire en fin de ce chapitre les formules de demande de compensation établies par la Chambre de compensation elle-même pour chaque mode d'affrètement et mises à la disposition des importateurs pour faciliter leurs demandes.

(IMPORTATEUR)

# DEMANDE DE COMPENSATION DE FRET

Poids du connaissement..... Marchandise.....

Venant de..... à.....

Nous portons à votre débit :

*Frais de location* (taux du fret) par t. D. W. (tonnage D. W) et par mois :

Location du..... au..... soit (nombre) jours  
à £..... par mois = £..... à..... = Frs

*Assurances sur corps :*

Valeur assurée .....

Prime .....

soit pour (nombre de jours) .....£.....

au change de ..... = Frs

*Frais de navigation :*

(cargaison) × (taux réglementaire) = £.. à.. = Frs

*Participation au déchargement :*

(cargaison) × 1 fr..... = Frs

*Commission d'affrètement :*

1/3 de 5 % sur (fret allié schème 1916 pour

bateaux neutres) = £..... = Frs

1/3 de 5 % sur fret 1918 (bateaux alliés).... = Frs

---

Total à votre débit..... = Frs

=====

NOTA. — Cargaison = Poids anglais du connaissement.

Le.....

Vapeur..... en time charter  
 Pavillon..... arrivé le..... livré à.....  
 Jauge brute.....

Nous portons à votre crédit :

*Fret compensé* que nous facturons à nos clients conformément à l'arrêté du 15 juin 1918 :

(cargaison) × (taxe)..... = Frs

*Eventuellement :*

Fret des cargaisons de retour.....

Surestaries à l'embarquement.....

Temps hors location.....

---

Total à votre crédit..... = Frs

Total à votre débit..... = Frs

---

Balance à votre..... = Frs

=====

Sous réserve de production des pièces justificatives du paiement des assurances et des modifications pouvant provenir des différences du change.

(IMPORTATEUR)

DEMANDE DE COMPENSATION DE FRET

du S/S..... (Catégorie I)

Poids ..... par steamer .....  
 Marchandise ..... jauge brute (J. B.) .....  
 Venant de..... régime (au voyage) .....  
 à ..... arrivé le .....

Nous portons à votre débit :

FRET : (tonnage)  $\times$  (fret) = £ .....

soit au change de ..... = Frs

ASSURANCE DE GUERRE. Taxe représentative

SURESTARIES (Cargaison catégorie I).

H = nombre d'heure s perdues avant l'arrivée  
 au port. •

1<sup>e</sup> cas. — Le navire est finalement en suresta-  
 ries d'un nombre d'heures égal ou supérieur à H  
 (heures perdues en mer), à débiter :

$H \times J. B. \times (1/6 \text{ ou } 1/9) =$  = Frs

24

2 cas. — Le navire est finalement eu suresta-  
 ries d'un nombre d'heures D inférieur à celui des  
 heures perdues en mer (H), à débiter :

$D \times J. B. \times (1/6 \text{ ou } 1/9) =$  Frs .....

24

= Frs

$H - D \times J. B. \times (0/9 \text{ ou } 0/10 \frac{1}{2}) =$  Frs

24

Total à votre débit..... = Frs

=====

Par contre, nous portons à votre crédit :

*Ristourne sur commission d'affrètement:* (pous les  
S/S neutres) :

(fret neutre) moins (fret allié, schème 1916) =  
(différence)  $\times$  (tonnage cargaison) = £ .....  
dont 1/3 de 5 % = £ ..... au change de ..... = Frs

*Bonifications sur charte-partie.* — 1° commission

d'adresse = Frs

2° non pesage = Frs

*Fret compensé:* que nous facturons à nos clients  
conformément à l'arrêté du 15 juin 1918 :

(tonnage cargaison)  $\times$  (taxe) = Frs

Total à votre crédit..... = Frs

=====

à votre débit ..... Frs .....

à votre crédit ..... Frs .....

Balance à votre ..... Frs .....

NOTA. — Tonnage cargaison = poids anglais du con-  
naissancement.

(1) Bateaux alliés de plus de 400 tonnes de jauge brute.

(IMPORTATEUR)

DEMANDE DE COMPENSATION DE FRET  
du S/S ..... (catégorie II)

Poids ..... par steamer .....  
Marchandise ..... jauge brute (J.B.) .....  
Venant de..... régime (au voyage) .....  
à ..... arrivé le .....

Nous portons à votre débit :

FRET : (tonnage)  $\times$  (fret) = £ .....  
soit au change de ..... = Frs

(1) ASSURANCE DE GUERRE. Taxe représentative  
..... Frs par tonne = Frs

SURESTARIES (cargaison catégorie I) : indem-  
nité forfaitaire de 1 fr. par tonne transportée  
soit : (tonnage cargaison)  $\times$  1 fr. = Frs  
(nombre d'heures) à (1/6 ou 1/9) par tonneau  
J. B. et par jour, réparties comme suit :

A. — Avant l'arrivée au port  
(nombre d'heures)  $\times$  J. B.  $\times$  (1/6 ou 1/9)  
24

soit : £..... au change de ..... = Frs

B. — A u déchargement :  
(nombre d'heures)  $\times$  J. B.  $\times$  (1/6 ou 1/9) = Frs  
24

(par T transportée à déduire ..... fr. 2 »  
Indemnité additionnelle ..... frs.

Différence ..... frs.  
soit (indemnité additionnelle)  $\times$  (cargaison)

Total à votre débit..... = Frs  
=====

Par contre, nous portons à votre crédit :

*Ristourne sur commission d'affrètement* (pour les  
S/S neutres) :

(fret neutre) — (fret allié, schème 1916) = Frs  
(différence) × (tonnage cargaison) ..... = Frs  
dont 1/3 de 5% = ..... au change de ..... = Frs

*Bonifications sur charte-partie :*

1°. — Commission d'adresse ..... = Frs

2°. — non pesage ..... = Frs

*Fret compensé* : que nous facturons à nos clients  
conformément à l'arrêté du 15 juin 1918 :

(tonnage cargaison) × (taxe) ..... = Frs

Total à votre crédit..... = Frs  
=====

à votre crédit .....

à votre débit .....

Balance à votre .....

Signature

NOTA. — Tonnage = poids anglais du connaissement.

(1). — Bateaux alliés de plus de 400 T de jauge brute.

(IMPORTATEUR)

DEMANDE DE COMPENSATION DE FRET  
du voilier .....

---

|                   |                           |
|-------------------|---------------------------|
| Poids .....       | par steamer .....         |
| Marchandise ..... | jauge brute (J. B.) ..... |
| Venant de.....    | régime (au voyage) .....  |
| à .....           | arrivé le .....           |

---

Nous portons à votre débit :

FRET (cargaison) × ..... £ ..... soit  
au change de ..... = Frs

GRATIFICATION AU CAPITAINE :

£ ..... soit au change de ..... = Frs

SUPPLEMENT D'ASSURANCE DE GUERRE de la  
cargaison : Indemnité forfaitaire de 2 fr par  
tonne ..... = Frs

SURESTARIES (cargaison catégorie II): indem-  
nité forfaitaire de 2 fr. par T transportée soit :  
tonnage × 1 fr. .... = Frs  
(N. d'heures) à (taux surestaries) par T. J. B.  
et par jour :

(N. d'heures) × J. B. × (taux surestaries = Frs  
24

à déduire 2 fr. par tonne transportée = Frs

---

Indemnité additionnelle (différ.)  
soit : (cargaison) × (indmenité addition) = Frs

---

Total à votre débit..... = Frs  
à votre débit .....  
à votre crédit .....

---

Balance à votre .....

NOTA. — Cargaison = Poids délivré en tonnes anglaises.  
Pour catégorie I, paragraphe surestaries supprimé.

## CHAPITRE XIII

### LE CONTROLE DES AFFRETEMENTS

La Chambre de compensation des frets avait pour mission, nous l'avons vu, de réaliser la péréquation entre les différents prix de frets acquittés par les importateurs, mais cela uniquement dans la limite des prix maxima que ceux-ci étaient autorisés à payer. La question de savoir si les importateurs avaient ou non dépassés ces maxima autorisés était en dehors de la compétence de la Chambre.

Il apparut, au bout d'un certain temps que cet organisme, à raison de la nature des opérations qui lui étaient confiées serait plus qualifié que quiconque pour exercer ce contrôle au taux des affrètements dont la nécessité se faisait sentir davantage de jour en jour.

C'est ainsi qu'une Instruction ministérielle du 1<sup>er</sup> mars 1919 prescrivait que les affrètements de navires charbonniers, y compris les navires effectuant des transports de coke et de brai étaient soumis désormais au contrôle de la Chambre de compensation.

La circulaire n° 13 de la C. C. F., qui portait cette nouvelle réglementation à la connaissance des importateurs, en commentait comme suit les dispositions :

« En conséquence, et à dater du 1<sup>er</sup> mars 1919, toute charte-partie au temps où pour une série de voyages consécutifs de même que toute levée d'option sur charte-partie actuelle, doit être transmise à la C. C. F. qui en fera retour à l'intéressé dans le plus bref délai, après enregistrement, visa et approbation s'il y a lieu.

Les détenteurs actuels de charte-partie au temps ou pour voyages consécutifs, antérieurs au 1<sup>er</sup> mars 1919, doivent adresser immédiatement ces contrats à la C. C. F. pour enregistrement et visa.

Les chartes-parties au voyage simple ne sont pas soumises à la formalité de l'enregistrement et du visa, mais ces affrètements ne peuvent pas être conclus à des conditions autres que celles approuvées par la C. C. F.

La C. C. F. fera connaître périodiquement aux intéressés les conditions auxquelles son approbation sera subordonnée. Jusqu'à nouvel avis les affrètements pour voyages simples, ou pour des séries de voyages consécutifs, seront approuvés aux conditions résultant de l'acte de limitation des frets du 1<sup>er</sup> mai 1918 et de ses modifications ultérieures, pourvu que la période d'exécution des voyages ne s'étendent pas au-delà du 1<sup>er</sup> octobre 1919 pour les voiliers et du 1<sup>er</sup> avril 1920 pour les vapeurs.

La portée de cette circulaire fut du reste mal

comprise de certains importateurs, ce qui amena la Chambre à en préciser l'esprit par sa circulaire n° 14 dans laquelle on peut lire :

« L'Instruction ministérielle du 1<sup>er</sup> mars, qui fait l'objet de notre circulaire n° 13 du 8 mars 1919, paraît avoir conduit certains importateurs à considérer que les contrats d'affrètement conclus sous le régime de cette Instruction bénéficieront de la compensation des frets pendant toute la durée d'exécution des chartes-parties.

« Pour éviter toute erreur d'interprétation à cet égard le Conseil d'Administration de la C. C. F. croit utile d'attirer l'attention des intéressés sur ce point que le contrôle des affrètements et la compensation des frets sont des dispositions administratives distinctes.

« L'arrêté du 15 juin 1918, qui a institué le régime de la compensation des frets, n'a attribué à ce régime aucune durée déterminée et il en résulte que la compensation des frets prendra fin le jour où le ministre décidera qu'il convient de la faire cesser.

« D'autre part, l'Instruction ministérielle du 1<sup>er</sup> mars 1919, en instituant le contrôle des affrètements, a confié à la C. C. F. le soin d'exercer ce contrôle et d'approuver les affrètements de navires charbonniers. Cette situation implique que les chartes-parties approuvées par la C. C. F. agissant en qualité de Contrôleur des frets, bénéficieront de la compensation dans la mesure où les affréteurs pourront y avoir droit et pour autant que le régime de la compensation subsistera, mais elle n'implique pas

que tout affrètement approuvé par la C. C. F., en vertu de sa mission spéciale de contrôle, bénéficiera d'un régime de compensation pour une durée égale à celle de la charte-partie.

« Il est au contraire certain que le bénéfice de la compensation cessera lorsque le régime de la compensation sera supprimé et il importe qu'il soit bien compris que la durée de ce régime est actuellement indéterminée. »

Les conditions auxquelles l'approbation des affrètements de navires charbonniers était subordonnée, fut du reste modifiée, conformément aux dispositions de l'instruction ministérielle du 1<sup>er</sup> mars 1919, par la circulaire n° 18 qui disposait que :

« Jusqu'à nouvel avis, la Chambre de compensation est autorisée à approuver sans limite de durée les chartesparties conclues aux taux figurant au tarif de frets maxima annexé à la circulaire n° 13 en date du 8 mars 1919, pour *vapeurs* de pavillon allié ou neutre, ne dépassant pas 4.500 tonnes de portée en lourd totale.

L'affrètement des vapeurs dépassant 4.500 tonnes de portée reste soumis aux réductions prévues à l'instruction ministérielle du 1<sup>er</sup> mars 1919. »

La circulaire prenait soin, du reste, de rappeler que :

« L'attention des affréteurs est toutefois attirée sur ce point que les frets autorisés sont des maxima et qu'il est du devoir de chacun de s'efforcer de traiter au-dessous de ces limites, chaque fois que les circonstances le permettront. Dans le but d'intéresser

les importateurs à affréter aux meilleures conditions possibles, la Chambre de Compensation est autorisée jusqu'à nouvel ordre à tenir compte, dans ses règlements, à ceux qui auront obtenu une réduction sur le prix limite, d'une prime égale à la moitié de l'économie résultant de cette réduction. »

Mais, au bout de peu de temps, la dénonciation, de la part des autorités britanniques, de l'accord franco-anglais limitant le taux des frets, en juillet 1919, dénonciation dont nous avons déjà parlé, rendait presque sans objet le rôle nouveau assumé par la Chambre de compensation. Aussi celle-ci, dans une circulaire n° 26, en date du 6 août 1919, annonçait-elle aux importateurs :

« La Chambre de compensation des frets charbonniers visera désormais les chartes-parties conclues sans avoir égard, ni au pavillon, ni au prix, ni à la durée : les affrètements peuvent donc se conclure au taux du marché : toutefois, il est expressément spécifié que cette autorisation ne comportera aucune garantie d'aucune sorte, relativement à la compensation qui s'opérera conformément aux indications qui seront données ultérieurement par M. le Ministre de la Reconstitution indusurielle. »

La liberté des affrètements était ainsi pratiquement rendue aux importateurs.

## CHAPITRE XIV

### L'ACTIVITE DE LA CHAMBRE DE COMPENSATION

Il n'est pas sans intérêt, après l'étude à laquelle nous nous sommes livrés de nous demander quelle était au juste l'ampleur des opérations de la Chambre de compensation, autrement dit dans quelle mesure son activité avait à s'exercer. Nous pourrions par là acquérir une idée de l'importance de la Chambre de compensation et de la place qu'elle a tenue dans la vie économique du pays.

Les précisions que nous allons être amenés à fournir ne sont pas aussi complètes que nous l'aurions souhaité. Il ne nous a pas été possible, malgré de pressantes démarches, d'obtenir communication de tous les documents qui nous eussent permis de tracer un tableau sans lacunes de l'activité de la Chambre. Tout en regrettant une réserve qui nous a privés d'une source de documentation précieuse, nous ne pouvons que rendre hommage au sentiment d'extrême discrétion qui l'a certainement inspirée. A défaut de données d'ensemble, nous espérons néanmoins pouvoir dégager des chiffres que nous possédons des éléments suffisants pour donner une idée générale de l'activité de la Chambre de compensation.

La première Assemblée générale de la Chambre de compensation qui se tint le 29 avril 1919, entendit un rapport du Conseil d'administration donnant les résultats du premier exercice de la société qui s'étendait du 17 juillet 1918, date de sa constitution définitive jusqu'au 31 décembre 1918. Ce rapport, qui faisait connaître le mouvement des opérations de compensation confiées à la Chambre pendant le second semestre de 1918, indiquait que le nombre des navires astreints à compensation signalés dans les différents ports français pendant cette période par le B. N. C. s'élevait à 6.057 navires, représentant un tonnage total de 4.934.265 tonnes de charbon. Ce tonnage se décomposait comme suit :

|                                |                  |
|--------------------------------|------------------|
| Port de Rouen.....             | 2.431.900 tonnes |
| Autres ports de la Manche..... | 1.663.805        |
| Ports de l'Atlantique.....     | 838.560          |
| <hr/>                          |                  |
| Total.....                     | 4.934.265 tonnes |

Les 6.057 navires à compenser comprenaient :

|                       |                  |
|-----------------------|------------------|
| Vapeurs alliés .....  | 2.285.935 tonnes |
| Vapeurs neutres ..... | 2.290.035        |
| Voiliers .....        | 358.290          |
| <hr/>                 |                  |
| Total.....            | 4.934.265 tonnes |

Le nombre des dossiers de compensation ouverts dans la même période s'élevait à 5.557.

Le nombre des règlements qui figuraient dans les comptes de la Chambre arrêtés au 31 décembre 1918 était de 4.109, portant sur 2.319 vapeurs et 1730

voiliers représentant ensemble 2.872.336 tonnes de charbon.

Il restait donc au 31 décembre 1918 à recevoir 500 demandes de compensation et à vérifier 1.448 dossiers dont la plupart étaient encore incomplets à cette date. Depuis cette époque, cette situation avait, du reste, été régularisée et il ne restait, à la date de l'assemblée générale, c'est-à-dire au 29 avril 1919, que 359 dossiers de l'exercice 1918 qui n'avaient pas été vérifiés et réglés faute de documents justificatifs.

Les règlements de compensation effectués au 31 décembre 1918 avaient comporté les écritures suivantes :

Avaient été portés au crédit des importateurs :

|                    |             |    |               |
|--------------------|-------------|----|---------------|
| Frets payés .....  | 169.898.402 | 55 |               |
| Assur. de guerre.. | 27.511.589  | »  |               |
| Surestaxies .....  | 3.049.722   | 50 |               |
| Rembours. divers.  | 10.173.443  | 95 |               |
|                    |             |    | <hr/>         |
|                    |             |    | 210.633.158 » |

dont il a été déduit :

|                                 |           |    |                |
|---------------------------------|-----------|----|----------------|
| Frets de cargaisons             |           |    |                |
| au retour .....                 | 904.679   | »  |                |
| Bonifications sur               |           |    |                |
| chartes-parties' .              | 1.501.780 | 65 |                |
|                                 |           |    | <hr/>          |
|                                 |           |    | 2.406.459 65   |
| Montant des frets payés par les |           |    |                |
| importateurs .....              |           |    | <hr/>          |
|                                 |           |    | 208.226.459 35 |

D'autre part, avait été porté au débit des importateurs, le montant des frets compensés, conformément

|                                                                        |                |
|------------------------------------------------------------------------|----------------|
| aux arrêtés ministériels du 15 juin<br>et du 22 novembre 1918.....     | 202.688.256 90 |
| d'où il résultait un excédent de<br>paiements sur les encaissements de | 5.538.441 85   |
| Le mouvement de caisse de la C. C. F. avait<br>été le suivant :        |                |
| Dufférences payées par C. C. F.....                                    | 35.222.626 70  |
| Différences reçues par la C. C. F...                                   | 29.684.185 25  |
|                                                                        | <hr/>          |
| Contrôle.....                                                          | 5.538.441 85   |

L'excédent des paiements sur les encaissements avait été remboursé par le compte spécial P. C. des Chemins de fer de l'Etat.

D'autre part, ce premier exercice de la Société révélait, en ce qui concernait ses opérations sociales proprement dites, un solde de 33.222 fr. 65 qui fut versé au Compte spécial des Chemins de fer de l'Etat conformément à l'article 38 des statuts.

Il eût évidemment intéressant de pouvoir donner, d'après les rapports aux Assemblées générales des 16 mars 1920 et 19 décembre 1921, la suite exacte du mouvement des opérations de la C. C. F. Nous n'avons pu malheureusement être mis en possession de ces deux documents. Nous le regrettons d'autant plus que la situation de la Chambre de compensation, qui se révélait bonne à la fin de 1918, ainsi qu'il résulte des chiffres que nous avons cités, évolua dans un tout autre sens par la suite.

Le volume des opérations de la C. C. F. s'amplifia considérablement. C'est ainsi qu'il résulte d'un état

des sommes payées pour règlements de compensation effectués par la C. C. F. pour le 3<sup>e</sup> trimestre 1919 que le tonnage des navires admis à compensation a été, pendant un trimestre, de 3.556.887 t. au lieu des 4.934.265 qu'avait comporté le 2<sup>e</sup> semestre entier de 1918. D'autre part, les nouveaux tarifs de frets compensés admis par la Chambre, lui imposaient des charges de plus en plus onéreuses au fur et à mesure que s'amplifiait précisément le nombre de ses opérations. C'est ainsi que les dépenses supportées par le compte de péréquation des Chemins de fer de l'Etat depuis le début des opérations jusqu'au 31 décembre 1919, date de la clôture, a été de 388.004.160 fr. 11, les paiements effectués par la Chambre s'étant élevés à 438. millions 027.551 fr. 36 et ses encaissements n'ayant atteint que 50.023.391 fr. 25 (Chiffres officiels de l'Administration des Chemins de fer de l'Etat).

A la vérité, en présence de ces chiffres, on est en droit de se demander comment la tarification adoptée par la Chambre de compensation en 1919 a pu être conçue de telle sorte qu'elle se traduisît finalement pour le Trésor par une perte aussi élevée, alors qu'une gestion conduite dans l'ordre de celle des premiers mois eût pu, semble-t-il, aboutir à des résultats autrement satisfaisants pour nos finances. Il semble bien que l'on doive voir là une des conséquences de l'ingérence de l'Etat dans l'administration de la Chambre de compensation. Sur les raisons qui ont, en effet, déterminé la Chambre de compensation à abaisser au-dessous des limites raisonnables les taux de fret compensé, plusieurs opinions ont

circulé. On n'a voulu voir dans cette mesure, que le résultat d'une politique sciemment concertée par la C. C. F. qui, ne pouvant, aux termes de ses statuts, réaliser de bénéfices susceptibles d'être distribués à ses adhérents serait indirectement arrivée à ce résultat, en abaissant le prix des frets compensés, de façon à faire bénéficier tous les consommateurs de charbon des excédents qu'elle aurait réalisés. Mais cette opinion a un caractère des moins vraisemblables ; en effet, il faudrait tout d'abord supposer que la Chambre avait pratiquement bien mal réalisé ses conceptions pour avoir abouti, par suite de calculs erronés, à distribuer non seulement ses bénéfices, mais encore ceux et au-delà qu'elle n'avait pas réalisés. En second lieu, l'hypothèse ainsi émise fait bon marché du contrôle étroit de l'Etat qui ne se serait nullement prêté, on peut le penser, à de semblables calculs. C'est donc ailleurs qu'il faut chercher la véritable raison de ce phénomène. Et cette raison, nous la trouvons précisément dans l'action de l'Etat. Parler en effet des décisions de la C. C. F. abaissant le taux compensé des frets est un euphémisme ; nous avons vu, en effet, au cours de nos précédents développements, que c'était du B. N. C. qu'émanait toute la réglementation des frets, au regard de laquelle la C. C. F. n'avait qu'un rôle d'exécution.

Or, il semble bien que le rôle dévolu à la C. C. F. depuis l'armistice et qui, en fin de compte a déterminé sa liquidation, a été directement voulu et tracé par le Ministre de la Reconstitution industrielle, M. Loucheur dans un but très précis. Le ministre, en effet, paraît

avoir voulu se servir du prix de péréquation dans un but économique. Les prix des frets après l'armistice, étaient toujours croissant et l'on pouvait craindre que leur hausse vertigineuse ne déterminât une hausse immodérée des charbons, susceptible de créer de sérieux embarras. Le ministre semble avoir été, par suite, guidé dans sa politique de taxation des frets par la préoccupation de déterminer un abaissement des frets, ce qui l'amenait par suite à imposer à la Chambre, des prix de péréquation en baisse. Cette conception, qui peut se défendre, avait toutefois ce grave défaut d'être contraire à l'évolution économique du moment et de provoquer une situation artificielle qu'il était impossible de maintenir longtemps étant donné les charges qu'elle imposait à l'Etat. La liquidation de la C. C. F. devait s'ensuivre à bref délai et ce n'est pas l'idée du « retour à la liberté du commerce » qui devait déterminer la cessation de ses opérations. (1)

---

Notons que le capital de la C. C. F. a été remboursé en février 1921. Voir annexe en fin de volume.

## CHAPITRE XV

### CONCLUSION

L'étude que nous venons d'entreprendre nous a révélé, avec le mécanisme de la Chambre de compensation des frets, quelle avait été l'importance et l'étendue de son action. Nous sommes donc en mesure, maintenant, de pouvoir formuler une appréciation et porter un jugement sur la valeur de cet organisme et la portée du rôle qu'il a assumé pendant la guerre.

Tout le monde, nous n'en doutons pas, rendra hommage, en premier lieu, à la compétence, à l'habileté, au dévouement au bien public dont ont fait preuve les fondateurs et les administrateurs de la Chambre. Négociants avertis des nécessités de la vie commerciale, praticiens rompus à la conduite des affaires, ils ont apporté, dans la gestion de l'organisme nouveau institué, toute la conscience et la compétence dont ils étaient dotés. La technique spéciale des opérations qu'avait à effectuer la Chambre de compensation exigeait, pour les mener à bien, des connaissances et une expérience que possédaient seuls les hommes du métier. Ceux-ci furent à la hauteur de leur tâche.

Il est hors de conteste que le rôle de la Chambre de compensation des frets charbonniers s'est révélé comme indispensable et a été d'une utilité considérable au point de vue charbonnier. Sans la péréquation des frets, nous aurions assisté à une hausse marquée qui eût abouti à des désordres économiques que la situation eût rendu particulièrement graves. On doit donc se féliciter à tous égards de l'œuvre de la Chambre.

Grâce à la Chambre de compensation, le prix du charbon put être maintenu, par incidence du taux des frets, à un prix relativement modéré, égal pour tous; et, en dehors de ce résultat d'ordre matériel, éminemment appréciable, l'action de la Chambre produisit un effet d'ordre moral qui ne fut point négligeable. Le contrôle efficace qu'elle organisa, la surveillance active qu'elle exerça sur les importateurs, déterminèrent une atmosphère de confiance chez les négociants sérieux que le vertige de la spéculation risquait de décourager, en même temps qu'elle les préservait, vis-à-vis de l'opinion publique des consommateurs d'allégations injustifiées qu'eussent pu provoquer les excès de quelques-uns.

Ce rôle, bienfaisant en somme, de la Chambre de compensation, doit être attribué dans une très large mesure à la liberté d'allures de la Chambre, si limitée qu'elle ait été laissée par l'administration.

Il convient de relever, en effet, de façon toute spéciale, dans l'organisme institué, la latitude, bien timide il est vrai, laissée à l'initiative privée. La Chambre de compensation présente ce signe caracté-

ristique qui lui est particulier, de constituer un organe annexe de l'administration, tenu en tutelle par cette dernière sans doute, mais autonome quand même.

Les avantages qui résultèrent de cet état de choses nous sont apparus en pleine clarté au cours de cette étude. C'est d'abord la compétence des gestionnaires de la Chambre, qui savent ce qu'ils font et ne sont pas arrêtés par la routine administrative. Cette compétence se traduit par une rapidité remarquable dans le règlement des comptes des importateurs qui, aux prises par ailleurs avec de multiples difficultés, purent au moins apprécier de ne pas s'en voir susciter d'autres de ce côté. Par voie de conséquence, le Bureau national des charbons voyait sa besogne allégée et l'Etat n'avait pas à se préoccuper, au point de vue financier, de la gestion de comptes importants dont le capital, le fond de roulement et le montant des frais généraux furent fournis par les intéressés eux-mêmes.

Ces avantages eussent pu être bien plus étendus encore, si, comme nous avons eu occasion de le mentionner à plusieurs reprises, l'Administration n'avait pas tendu à entraver l'action de la Chambre.

La leçon du passé doit nous servir pour l'avenir.

Si les événements venaient à rendre à nouveau nécessaire la constitution d'une Chambre de compensation des frets charbonniers, la première des choses à faire serait d'éviter les longs tâtonnements du début dont ont tant souffert et les importateurs et l'économie générale du pays. Il est tout à fait vraisemblable que, si un conflit nouveau surgissait, nous nous re-

trouverions en présence d'une situation analogue en ce qui concerne le charbon et les frets charbonniers, les causes qui en ont déterminé la crise subsistant toujours avec la même force.

Il serait indispensable, par conséquent, que, dès le temps de paix, cet organisme reçut une organisation bien définie et ne fût-ce qu'au point de vue de la légalité de son existence, la chose présenterait les plus sérieux avantages. La question de la mobilisation industrielle est actuellement à l'ordre du jour : des commissions ont été nommées qui sont saisies de projets et les étudient. Dans quelques mois peut-être, les travaux de ces commissions seront traduits en textes législatifs ou réglementaires; nous souhaitons que la question de la compensation des frets charbonniers figure à l'ordre du jour des travaux de ces commissions et ne soit pas ensevelie dans un oubli qui compromettrait gravement les intérêts futurs du pays.

De toute façon, à notre sens, la Chambre de compensation des frets charbonniers serait appelée à renaître. Quelle forme devrait-elle revêtir? Nous l'envisageons conçue, sous l'empire de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1901 et affectant la forme d'une Association. Cette association prévoirait dans ses statuts l'intervention et le contrôle légitime de l'Etat, qui se manifesterait suivant deux modalités : L'Etat ferait aux importateurs une obligation de compenser. Il assurerait, d'autre part, à l'Association, son concours pécuniaire, en prévoyant la possibilité de subventions. En contre partie de ce concours figurerait, en sa faveur, un con-

trôle s'exerçant grâce à un droit de regard sur toutes les opérations de la Chambre.

Pour tout le reste, nous ferions confiance à l'initiative des intéressés et laisserions à l'Association la plus complète liberté tout en réservant au ministère intéressé le droit de veto sur ses décisions.

Nous ne doutons pas que sous ce régime, bien des difficultés, surgies au cours de la dernière guerre, disparaîtraient et que nous nous trouverions en possession de l'instrument le plus efficace pour permettre notre ravitaillement en charbon dans les conditions les plus favorables.

Vu :

*Le Doyen,*

H. BERTHELEMY.

Vu :

*Le Président de thèse,*

TRUCHY.

Vu et permis d'imprimer :

*Le recteur de l'Académie de Paris,*

P. APPELL.

## ANNEXES

---

### CHAMBRE DE COMPENSATION DES FRETS CHARBONNIERS

---

#### STATUTS

*Dénomination. — Objet. — Durée. — Siège*  
*Règlement intérieur*

ARTICLE PREMIER. — Il est formé entre les souscripteurs et futurs propriétaires des actions créées en vertu des présents statuts une Société Anonyme à capital variable, régie par les articles 48 et 54 de la loi du 24 juillet 1867 et fonctionnant sous le contrôle du Ministre de l'Armement et des Fabrications de Guerre.

Pourront seuls être actionnaires les Administrateurs statutaires ci-après désignés à l'article 17, les titulaires d'autorisations d'importation de charbon (importateurs, sociétés ou groupements), ainsi que les importateurs qui, sans être titulaires, en nom, d'autorisations d'importation seront chargés par les titulaires de ces autorisations de réaliser les importations autorisées. Les Sociétés ou Groupements pourront toutefois désigner un ou plusieurs de leurs administrateurs, directeurs ou gérants, ou autres mandataires, pour exercer tout ou partie de leurs droits de souscripteur et d'actionnaire.

ART. 2. — La dénomination de la Société est :  
« Chambre de Compensation des Frets Charbonniers ».

La Société pourra également effectuer les opérations de compensation relative aux brais servant à la fabrication entraînés par cette compensation conformément à la décision du Ministre de l'Armement et des Fabrications de Guerre en date du 23 Mai 1918 et généralement de faire toutes opérations connexes ou accessoires.

ART. 3. — La Société a pour objet d'effectuer, sous le contrôle du Ministre de l'Armement et des Fabrications de Guerre, entre les Importateurs, Unions d'importateurs de charbon et Groupements Charbonniers, conformément aux lois et règlement et aux accords Franco-Britanniques en vigueur, les opérations de compensation des prix des transports maritimes des charbons importés rendues nécessaires par la taxation officielle des charbons, et, à cet effet, de recevoir et de payer les écarts constatés entre les prix compensés et les prix réels : sous la condition que le Compte spécial des Chemins de fer de l'Etat sera débité ou crédité du solde des opérations des combustibles agglomérés, si elle y est autorisée par le Ministre de l'Armement et des Fabrications de Guerre.

ART. 4. — La présente Société prendra fin six mois après la date de la cessation des hostilités telle qu'elle sera fixée par décret, sauf les cas de dissolution anticipée ou de prorogation prévus par la loi ou les présents statuts.

ART. 5. — Le siège de la Société est à Paris, 174, boulevard Saint-Germain.

Il peut être transféré en tout autre endroit de la même ville par décision du Conseil d'Administration.

ART. 6. — Les opérations de la Chambre de Compensation s'appliqueront à tous les importateurs, actionnaires ou non actionnaires, qui seront astreints à la compensation en vertu des instructions du Ministre de l'Armement et des Fabrications de Guerre.

Un règlement intérieur fixera les détails d'application du fonctionnement de la Chambre de Compensation, ainsi que les conditions dans lesquelles sera effectuée la vérification des comptes de Compensation, ainsi que les rapports de la Chambre de Compensation, avec le Bureau National des Charbons et avec l'Administration des Chemins de fer de l'Etat.

Le règlement intérieur sera soumis à l'approbation préalable du Ministre de l'Armement et des Fabrications de Guerre. Il ne pourra être modifié qu'avec le consentement de ce dernier et sera obligatoire pour tous les importateurs participant à la compensation.

*Capital social. — Actions*

ART. 7. — Le capital social est fixé, quant à présent, à la somme de *cent cinquante mille francs*. Il pourra être augmenté conformément aux articles 48 et 49 de la loi du 24 juillet 1867.

Il est divisé en actions de *cinquante francs* chacune, souscrites *exclusivement* par les titulaires d'autorisations d'importation, ou par leurs représentants désignés ainsi qu'il est dit à l'article 1<sup>er</sup> ci-dessus et par les administrateurs statutaires.

Chaque souscripteur pourra souscrire, une action au moins et, au plus, un nombre d'actions proportionnel au tonnage de charbon importé par lui au cours du premier trimestre de 1918, à raison d'une action pour *cinq cents tonnes* importées.

ART. 8. — Le capital social pourra être réduit, conformément à la loi, par la reprise des apports résultant de retraite, d'exclusion, de décès, ou de cessation de commerce d'un ou plusieurs actionnaires, mais sans pouvoir descendre au-dessous des trois cinquièmes du montant le plus élevé qu'il aura atteint dans les douze mois précédents.

Tout actionnaire qui voudra se retirer de la Société devra faire connaître son intention par lettre recommandée adressée à la Société, au moins trois mois d'avance. En ce cas, sa retraite prendra effet à partir du premier janvier suivant, sous réserve de l'application de l'alinéa qui précède.

ART. 9. — Le montant des actions est payable en espèces et en totalité lors de la souscription.

Toutes les actions sont nominatives. Il sera remis aux souscripteurs un récépissé nominatif qui sera échangé, après la constitution de la Société, contre un titre définitif d'action signé par deux administrateurs.

ART. 10. — Les actions sont transmissibles vis-à-vis de la Société, par une déclaration de transfert signée par le cédant et le cessionnaire et transcrite sur un registre spécial de la Société.

Toute cession est subordonnée au consentement du Conseil d'Administration, sous réserve de ce qui est dit à l'alinéa suivant.

Tout actionnaire qui cesse de faire partie de la Chambre de Compensation, par suite d'exclusion ou de cessation de commerce, peut demander le remboursement de ses droits, conformément aux articles 51 et 52 de la loi du 24 juillet 1867, si le cessionnaire présenté par lui n'est pas agréé par le Conseil d'Administration. Toutefois, lorsque la cession est faite au profit de son successeur dans son commerce, la cession ne pourra pas être refusée, si ce successeur remplit les conditions fixées pour devenir actionnaire de la Chambre de Compensation.

ART. 11. — Toute action est indivisible vis-à-vis de la Société qui ne reconnaît qu'un seul propriétaire par action.

ART. 12. — La possession d'une action emporte de plein droit adhésion aux statuts de la Société, au règle-

ment intérieur prévu à l'article 6, ainsi qu'aux décisions des Assemblées générales.

ART. 13. — Les souscripteurs de nouvelles actions devront verser, lors de leur admission, la somme de *cinquante francs* par action souscrite.

ART. 14. — L'Assemblée générale, composée et délibérant comme en matière de modification aux statuts, a le droit de prononcer l'exclusion d'un actionnaire, sur la proposition du Conseil d'Administration.

ART. 15. — Lors de la retraite volontaire ou forcée d'un actionnaire, la Société lui rembourse, contre la remise de ses actions, le montant du capital qu'elles représentent.

S'il y a des pertes, le remboursement n'a lieu que sous déduction de la part de l'actionnaire dans les pertes, jusqu'à la clôture de l'exercice en cours. Dans tous les cas, la somme à rembourser reste dans la caisse sociale jusqu'à l'approbation des comptes de cet exercice, sans préjudice de l'article 52 de la loi du 24 juillet 1867, s'il y a lieu et sans que la responsabilité de l'actionnaire puisse jamais excéder le montant de ses actions.

ART. 16. — En cas de retraite volontaire ou forcée de même qu'en cas de faillite ou de décès d'un actionnaire, la Société n'est pas dissoute. Elle continue de plein droit entre les autres actionnaires sans qu'il puisse y avoir lieu à apposition de scellés, ni à l'inventaire spécial, à la requête de l'actionnaire, de ses ayants droit ou créanciers.

#### *Administration de la Société*

ART. 17. — La Société est administrée par un Conseil composé de dix membres au moins et de vingt au plus, nommés par l'Assemblée générale des actionnaires pour une durée d'une année au plus.

Toutefois, les treize premiers administrateurs seront :

MM. Pierre-Emile AICARD, Vice-président du Syndicat Central des Négociants-importateurs de charbon, 82, rue Saint-Lazare, à Paris.

Jules AUBRUN, Président du Groupement des Industriels de l'Armement N° 11; 24, boulevard Malesherbes, à Paris.

Eugène COLAS, Président du Groupement des Industriels de l'Intendance de Seine et Seine-et-Oise; 23, rue d'Angoulême, à Paris.

Michel COSTADAU, Représentant le Groupement des Industriels de l'Armement N° 10; 1 bis, place des Saussaies à Paris.

Joseph DELAPORTE, Directeur de l'Union Gazière E. N. N. O. (Office des Charbons du Syndicat de l'Industrie du Gaz), 177, faubourg Poissonnière, à Paris.

Henri DELMAS, Ancien armateur demeurant à Paris, 78, avenue Henri-Martin.

Robert DESGUIN, Représentant des Etablissements Solvay, 44, rue du Louvre, à Paris.

Félix GORCHS-CHACOU, Délégué des Groupements des Importateurs de Caen et de Cherbourg, 28, rue de Châteaudun, à Paris.

Paul GRILLOT, Ingénieur en Chef à la Société du Gaz de Paris, 6, rue Condorcet, à Paris.

Charles LE BORGNE, Délégué des Groupements des Importateurs de Saint-Malo, Fécamp et Granville, 14, rue La Boétie, à Paris.

Gérald NOBEL, Directeur de l'Office des Charbons (Syndicat Professionnel des Usines d'Electricité), 23, rue de Vienne, à Paris.

Marcel NODE-LANGLOIS, Président des Groupements des Industriels de l'Armement N°s XIII, XIV et XVI, 89, rue Taitbout, à Paris.

Maurice THOUMYRE, Président du Groupement Rouennais d'importation et du Groupement des Importateurs de Dieppe, 61, rue d'Anjou, à Paris.

ART. 18. — Les Administrateurs doivent être propriétaires chacun de vingt actions pendant toute la durée de leurs fonctions.

Ces actions sont affectées en totalité à tous les actes de la gestion, même ceux qui seraient exclusivement personnels à l'un des Administrateurs. Elles sont inaliénables, frappées d'un timbre indiquant l'inaliénabilité et déposées dans la caisse sociale.

ART. 19. — Le Conseil est renouvelé en entier, chaque année, par l'Assemblée générale ordinaire, les membres sortants sont rééligibles.

Si le nombre des administrateurs est ou devient inférieur à vingt, le Conseil a la faculté de se compléter, s'il le juge utile aux intérêts de la Société. Dans ce cas, les nominations faites à titre provisoire par le Conseil doivent être confirmées par la prochaine Assemblée générale qui fixe la durée du mandat.

ART. 20. — Chaque année, le Conseil désigne, parmi ses membres, un Président et un Administrateur-délégué chargé de la gestion des affaires courantes. Leur désignation doit être ratifiée par le Ministre de l'Armement et des Fabrications de Guerre. Les fonctions de président et celles d'Administrateur-Délégué peuvent être remplies par le même Administrateur.

En cas d'absence du Président, la Séance est présidée par le plus âgé des Administrateurs présents.

Le Conseil désigne également un secrétaire qui peut être pris parmi les personnes étrangères à la Société.

ART. 21. — Le Conseil se réunit sur la convocation du Président ou de deux Administrateurs, aussi souvent que l'intérêt de la Société l'exige.

La présence personnelle du tiers des membres au

moins est nécessaire pour la validité des délibérations.

Les délibérations sont prises à la majorité des voix des membres présents. En cas de partage, la voix du Président est prépondérante.

Tout Administrateur peut se faire représenter aux séances du Conseil par l'un de ses collègues muni d'un pouvoir écrit, sans mandat impératif, qui pourra voter en son nom sur les questions à l'ordre du jour, mais sans qu'un Administrateur puisse avoir plus de deux voix, y compris la sienne propre.

Le Directeur du Bureau National des Charbons, délégué du Ministre de l'Armement et des Fabrications de Guerre, devra être convoqué aux séances du Conseil d'administration et pourra y assister ou s'y faire représenter.

ART. 22. — Les décisions du Conseil sont inscrites sur un registre de procès-verbaux, signés, pour chaque séance, par le Président et le Secrétaire.

Les copies et extraits de ces procès-verbaux à produire en justice ou ailleurs, sont certifiés par le Président du Conseil, ou par deux Administrateurs.

ART. 23. — Le Conseil d'administration a les pouvoirs les plus étendus pour la gestion des affaires sociales et notamment les pouvoirs suivants :

Il représente la Société vis-à-vis des tiers et de toutes administrations publiques ou privées.

Il décide et conclut toutes opérations, ainsi que tous contrats et traités entrant dans l'objet social.

Il fait tous règlements de comptes, de compensation ou autres, reçoit toutes sommes dues à la Société, paye celles qu'elle doit, donne et retire tous reçus, quittances et décharges : il signe, acquitte et endosse tous chèques, mandats de paiement, ordres de virement et effets de commerce : il cautionne ou avalise, donne toutes garanties.

Il fait tous emplois et tous versements de fonds,

ainsi que tous recouvrements, dépôts, retraits, virements et transferts, conversions de sommes ou valeurs; ouvre tous comptes de dépôt et tous comptes courants. Toutefois, il ne peut contracter d'emprunt sans le consentement du Ministre de l'Armement et des Fabrications de Guerre.

Il fait et autorise tous compromis, acquiescements, désistements, transactions et mainlevées d'inscriptions, de saisies ou d'oppositions avant ou après paiement.

Il nomme ou révoque tous agents et employés, fixe leurs traitements, remises ou salaires fixes ou proportionnels.

Il décide la création de toutes succursales et agences;

Il établit le règlement intérieur des opérations de compensation prévu à l'article 6.

Il arrête les comptes annuels, délibère et statue sur toutes propositions à faire à l'Assemblée générale des actionnaires.

Il fixe l'ordre du jour des Assemblées générales et les convoque lorsqu'il y a lieu.

Il statue sur l'admission de nouveaux actionnaires, ainsi que sur les demandes de cession d'actions faites conformément aux présents statuts.

ART. 24. — Le Conseil délègue les pouvoirs qu'il juge convenables à l'un de ses membres pour l'Administration courante de la Société.

Il peut également déléguer à cet Administrateur, ou à tout autre personne faisant partie ou non du Conseil d'administration, tous pouvoirs spéciaux en vue d'un ou plusieurs objets déterminés.

ART. 25. — L'Assemblée désigne un ou plusieurs commissaires, dont l'un au moins doit être un expert-comptable de profession, chargés de faire un rapport à l'Assemblée générale de l'année suivante sur la situation

de la Société, le bilan et les comptes présentés par les Administrateurs.

ART. 26. — Les Commissaires ont le droit, toutes les fois qu'ils le jugent utile dans l'intérêt social, de prendre communication des livres et d'examiner les opérations de la Société.

Ils peuvent toujours, en cas d'urgence, convoquer l'Assemblée générale.

Leur rémunération est fixée par l'Assemblée générale.

ART. 27. — Le Directeur du Bureau National des Charbons, délégué du Ministre de l'Armement et des Fabrications de Guerre, ou son représentant, ont les mêmes droits que les Commissaires des comptes.

### *Assemblées générales*

ART. 28. — Le Conseil d'administration doit convoquer les actionnaires en Assemblée générale ordinaire, chaque fois que l'intérêt l'exige.

Les convocations sont faites au moins quinze jours à l'avance par un avis inséré dans un journal d'annonces légales de Paris et par lettres simples adressées aux actionnaires et au Ministre de l'Armement et ds Fabrications de Guerre.

Elles doivent indiquer sommairement l'Ordre du Jour qui est fixé par le Conseil. Toutefois, le Conseil est tenu de mettre à l'Ordre du Jour les propositions qui lui auront été soumises vingt jours au moins avant la date de l'Assemblée, soit par le Ministre de l'Armement ou par le Directeur du Bureau National des Charbons, soit avec la signature d'actionnaires représentant au moins le sixième du Capital social. ou en vertu de l'article 43.

Le Directeur du Bureau National des Charbons et les Délégués du Ministre de l'Armement et des Fabrications

de Guerre ont le droit d'assister aux Assemblées générales.

ART. 29. — L'Assemblée générale ordinaire ou extraordinaire se compose de tous les actionnaires.

Nul ne peut représenter un actionnaire à l'Assemblée, s'il n'est lui-même actionnaire ou représentant légal d'un actionnaire.

Les Sociétés sont valablement représentées par un associé en nom, ou par un mandataire du Conseil d'administration ou du gérant, sans qu'il soit nécessaire que ces représentants soient personnellement actionnaires.

ART. 30. — L'Assemblée est présidée par le Président du Conseil d'administratin ou, à son défaut, par un administrateur désigné par le Conseil.

Les deux plus forts actionnaires présents et acceptants remplissent les fonctions de scrutateurs.

Le Secrétaire est désigné par le Bureau.

Il est tenu une feuille de présence indiquant les noms et domicile des actionnaires et le nombre d'actions de chacun d'eux. Cette feuille, certifiée par le bureau, reste déposée au Siège social.

ART. 31. — Dans toutes les Assemblées générales, les délibérations sont prises à la majorité des voix, sauf ce qui est dit à l'article 34. En cas de partage égal des voix, la voix du Président est prépondérante.

Chaque actionnaire présent a autant de voix qu'il possède ou représente d'actions.

Le vote a lieu à mains levées, à moins que le scrutin secret soit réclamé par le quart au moins des actionnaires présents.

Les délibérations sont constatées par des procès-verbaux inscrits sur un registre spécial et signés, pour chaque assemblée, par les membres du bureau.

Les copies ou extraits des procès-verbaux à pro-

duire en justice ou ailleurs, sont signées par le Président ou par deux Administrateurs.

ART. 32. — Dans les cas autres que ceux prévus à l'art. 31, l'Assemblée générale doit valablement, être composée d'actionnaires représentant au moins le quart du capital social.

Si le nombre d'actions représentées n'atteint pas le quart, une nouvelle assemblée est convoquée dans les mêmes formes et délais et cette seconde assemblée délibère valablement, quel que soit le nombre d'actions représentées par les actionnaires assistant à la réunion.

ART. 33. — L'Assemblée générale ordinaire entend le rapport des administrateurs et celui des commissaires sur la situation de la Société, le bilan et les comptes.

Elle discute, approuve, rejette ou redresse les comptes et statue sur l'emploi des bénéfices, s'il y a lieu.

Elle nomme, remplace ou révoque les Administrateurs et les Commissaires. Elle donne tous quitus et ratifications et confère aux Administrateurs tous pouvoirs qu'elle juge utile pour les cas non prévus aux présents statuts.

ART. 34. — L'Assemblée générale, convoquée extraordinaire. Elle peut également apporter aux statuts toutes modifications autorisées par la loi et régulièrement mises à l'ordre du jour, conformément à l'article 28. Les délibérations, pour être valables, doivent être prises à la majorité des deux tiers des voix.

En pareil cas, elle doit réunir la quotité du capital social exigée par la loi en vigueur.

Si cette quotité n'a pas été atteinte, le Conseil d'administration peut réunir une deuxième ou une troisième assemblées dans les conditions prescrites par l'article 31 de la loi du 24 juillet 1867. Dans ce cas, le délai entre la date de la dernière convocation et la date de la réunion pourra être réduit à dix jours. Ces deuxième et troisième assemblées devront, si elles sont convoquées,

être réunies dans les quatre mois qui suivront la première.

ART. 35. — Les décisions régulièrement prises par les Assemblées générales obligent tous les actionnaires, même absents, incapables ou dissidents.

### *Inventaires*

#### *Comptes annuels. — Répartition des bénéfices*

ART. 36. — L'année sociale commence le 1<sup>er</sup> janvier et finit le 31 décembre de chaque année.

Par exception, le premier exercice ira du jour de la constitution définitive de la Société jusqu'au 31 décembre 1918.

ART. 37. — Il est dressé, chaque semestre, un état sommaire de la situation active et passive de la Société.

Il est, en outre, établi, chaque année, un inventaire, un compte de profits et pertes et un bilan résumant l'inventaire.

L'inventaire, le bilan et le compte de profits et pertes sont mis à la disposition des Commissaires et du Directeur du Bureau National des Charbons, ou de son Délégué, le quarantième jour au plus tard, avant l'Assemblée générale annuelle. Ils sont présentés à cette Assemblée.

Quinze jours avant l'Assemblée, tout actionnaire peut prendre, au Siège social, communication de l'inventaire, ainsi que de la liste des actionnaires et se faire délivrer copie du bilan et du rapport des Commissaires.

ART. 38. — Sur les bénéfices nets, il est prélevé chaque année un vingtième au moins pour la constitution d'un fonds de réserve et la somme nécessaire pour verser aux actions un dividende au taux de 6 0/0 l'an au maximum. Le solde, s'il en existe, est versé au

Compte Spécial des Chemins de fer de l'Etat, conformément à la décision du Ministre de l'Armement et des Fabrications de Guerre, visée à l'article 3.

*Dissolutions. — Actions judiciaires*

ART. 39. — En cas de perte des trois quarts du capital social, les Administrateurs sont tenus de provoquer la réunion de l'Assemblée générale des actionnaires, à l'effet de statuer sur la question de savoir s'il y a lieu de prononcer la dissolution de la Société. La résolution de l'Assemblée est, dans tous les cas, rendue publique, conformément à la loi.

ART. 40. — En cas de dissolution anticipée de la Société, ou lors de son expiration, l'Assemblée générale règle le mode de liquidation et nomme un ou plusieurs liquidateurs dont elle détermine les pouvoirs.

L'Assemblée générale, régulièrement constituée et convoquée par le ou les liquidateurs, conserve, pendant toute la durée de la liquidation, ses attributions précédentes. Elle a notamment, si elle est composée ainsi qu'il est dit à l'article 32, le pouvoir d'approuver les comptes et de voter tous quitus et décharges, s'il y a lieu. Elle peut également, si elle réunit la quotité du capital social exigée pour les modifications aux statuts, autoriser le ou les liquidateurs à faire l'apport à une autre Société de tout ou partie de l'actif et du passif de la Société.

Pendant la liquidation, les copies ou extraits sont certifiés par les liquidateurs ou par l'un d'eux.

ART. 41. — Après la dissolution et la liquidation de la Société l'actif net disponible après le paiement du passif social est consacré à rembourser le montant des actions.

Le surplus est versé au Compte spécial des Che-

mins de fer de l'Etat, conformément à la décision du Ministre de l'Armement ou des Fabrications de Guerre visée à l'article 3.

ART. 42. — Toutes contestations pouvant s'élever au cours de la Société ou pendant sa liquidation, soit entre les Actionnaires eux-mêmes, à raison des affaires sociales, sont soumises à la juridiction des tribunaux compétents du Département de la Seine.

A cet effet, en cas de contestation, tout Actionnaire est tenu de faire élection de domicile dans ce Département, et toutes assignations et significations sont valablement données audit domicile ou, à défaut d'élection de domicile, au Parquet du Procureur de la République du Tribunal de la Seine.

ART. 43. — Aucune contestation ayant le caractère d'une action sociale ne peut être dirigée contre les Administrateurs, ou contre les Commissaires des comptes, si ce n'est au nom de la masse des actionnaires et en vertu d'une délibération de l'Assemblée générale.

Les actionnaires qui veulent provoquer une contestation de cette nature doivent, vingt jours au moins avant la prochaine Assemblée générale, requérir le Conseil d'Administration de mettre la question à l'ordre du jour de cette Assemblée. Le Conseil d'administration est tenu de mettre la question à l'ordre du jour, si elle émane d'actionnaires représentant au moins le sixième du capital social. Mais si l'Assemblée générale repousse la proposition, aucun actionnaire ne peut en faire l'objet d'une instance judiciaire, dans un intérêt particulier. Si la proposition est accueillie, l'Assemblée générale désigne un ou plusieurs commissaires pour introduire l'instance et suivre la procédure. Les significations auxquelles donne lieu cette procédure sont adressées uniquement aux Commissaires ainsi désignés.

*Assemblées constitutives et  
constitutions légales*

ART. 44. — Par dérogation à l'article 28, l'Assemblée constitutive pourra être convoquée au moins trois jours à l'avance par un avis de convocation inséré dans un journal d'annonces légales du Département de la Seine et par lettres simples adressées aux actionnaires et même sans délai, si tous ceux-ci sont présents ou représentés.

ART. 45. — Pour faire publier les présents statuts, ainsi que tous actes et délibérations relatifs à la constitution de la Société, tous pouvoirs sont donnés au porteur d'un original ou d'un extrait de ces documents.

REGLEMENT

ARTICLE PREMIER

a) Conformément à l'article 6 des statuts de la Société, les opérations de la Chambre de Compensation s'appliqueront à tous les importateurs de charbon, actionnaires ou non actionnaires, qui seront astreints à la compensation en vertu des instructions du Ministre de l'Armement et des Fabrications de Guerre.

b) En conséquence, tout importateur astreint à la compensation est tenu de présenter immédiatement à la C. C. F. les comptes des frets qu'il aura payés, avec les pièces justificatives à l'appui, notamment :

Copie de la charte-partie certifiée conforme par un courtier maritime français, ou par toute autre personne française ou étrangère dont la certification sera agréée par la C. C. F.

Exemplaire du connaissement, visé par le délégué

du B. N. C. dans le port pour certification d'arrivée de la cargaison.

Compte de fret acquitté par le capitaine du navire ou par l'armateur ou son représentant, ou par un courtier maritime, pour les navires affrétés au voyage et quittances des locations payées pour les navires affrétés au temps.

Quittances des primes d'assurance de guerre sur corps des navires ou taxes représentatives lorsque ces assurances seront à la charge de l'affrèteur.

Ces pièces seront accompagnées d'une demande de compensation établie sur une formule du modèle annexé au présent règlement.

c) Les règlements présentés par l'importateur seront vérifiés par la C. C. F. Après reconnaissance de leur exactitude, le montant en sera porté aussitôt au crédit du compte de l'importateur, en même temps ce compte sera débité du montant du fret au taux de compensation.

d) Les différences seront réglées immédiatement, par un versement de la C. C. F., ou par versement de l'importateur suivant que le compte de ce dernier sera créancier ou débiteur.

## ARTICLE 2

a) Les taux de frets à la tonne sur lesquels se fera la compensation seront ceux fixés par les arrêtés de taxation. Les profits ou les pertes qui résulteraient de différences entre les frets réels et le fret taxé officiellement seront versés au Compte Spécial des Chemins de fer de l'Etat par la C. C. F., ou remboursés à la C. C. F. par le Compte Spécial des Chemins de fer de l'Etat, suivant le cas.

b) Le Conseil d'Administration de la C. C. F. devra prendre à cet égard avec la Direction du B. N. C., les

arrangements financiers nécessaires pour éviter tout retard dans les règlements entre la C. C. F. et les importateurs.

Ces règlements devront toujours se faire immédiatement, conformément à l'article premier du présent règlement.

c) Les dépenses comprises dans le fret et admises à la compensation sont les suivantes :

1° Cas des navires affrétés au voyage : le prix du voyage; l'assurance s'il y a lieu; les surestaries, dans les conditions fixées par le B. N. C.

2° Cas des navires affrétés au temps : les frais de location; les frais d'assurance sur corps; les frais de navigation non compris dans la location; les charges d'assurance de la location et des primes d'assurance; la Commission d'affrètement; la contribution du navire aux frais de déchargement.

d) Toutes recettes ou ristournes perçues par l'importateur, à l'occasion du transport maritime, viendront en déduction des dépenses admises à la compensation.

e) Dans le cas des navires charbonniers affrétés au temps qui sont astreints par les accords franco-britanniques à prendre au voyage de retour des cargaisons de minerai, poteaux de mines, etc., à destination du Royaume-Uni, il sera tenu compte, dans l'établissement du règlement de compensation, des recettes et des dépenses afférentes à ces transports.

f) La C. C. F. sera tenue, dans le règlement des frets qui seront présentés à la compensation, de se conformer aux accords franco-britanniques ainsi qu'aux instructions du B. N. C.

g) Si les comptes présentés ne sont pas conformes à ces accords et instructions, la C. C. F. devra se borner à faire un règlement provisoire comportant, le cas

échéant, des avances de fonds dans la limite des prix officiels.

h) La C. C. F. saisira des cas litigieux la Commission supérieure de Contrôle des prix qui siège au B. N. C. Cette Commission statuera sous réserve de l'approbation du Ministre. Le B. N. C. prendra les mesures nécessaires pour rendre ces décisions obligatoires pour les importateurs qui en seront l'objet.

i) Dans le cas de rotation d'une durée anormale pour un navire affrété au temps, la C. C. F. saisira le B. N. C., et ne compensera définitivement le fret que conformément à la décision de l'Administration.

### ARTICLE 3

a) Pour assurer la constitution du fonds de roulement nécessaire aux opérations de la C. C. F., chaque importateur astreint à la compensation devra effectuer, dès qu'il en sera requis par le Conseil d'Administration, le versement en espèces d'un dépôt de garantie dont la quotité sera fixée par le Conseil d'Administration.

b) Cette quotité ne pourra pas dépasser *cinq francs* par tonne. Elle sera due sur la totalité du tonnage des autorisations d'importation dont l'importateur aura été titulaire ou consignataire sur le deuxième trimestre 1918.

Toutefois, si un importateur n'a pas obtenu d'autorisation d'importation sur le deuxième trimestre de 1918, le Conseil d'Administration fixera, par décision spéciale, le tonnage sur lequel sera calculé son dépôt de garantie.

c) Toute attribution d'autorisation supplémentaire d'importation donnera lieu à une augmentation correspondante du dépôt de garantie.

d) Le versement du dépôt de garantie pourra être fait en une seule fois, ou en plusieurs, suivant décisions

du Conseil d'Administration. Le Conseil d'Administration pourra également décider le remboursement partiel des dépôts si le mouvement des opérations de la Société permet de réduire l'importance du fonds de garantie.

*e)* Le montant du dépôt de garantie sera porté au crédit de l'importateur et sera productif d'intérêts au taux de 6 0/0 l'an, payables à terme échu, le 1<sup>er</sup> janvier et le 1<sup>er</sup> juillet de chaque année, pour le premier paiement avoir lieu le 1<sup>er</sup> janvier 1919.

*f)* Le dépôt de garantie sera garant vis-à-vis de la C. C. F. de la sincérité et de l'exactitude des opérations de chaque importateur astreint à la compensation.

*g)* En cas d'erreur, omission, ou inexactitude dans les règlements présentés par un importateur, le Conseil d'Administration débitera le compte courant de l'importateur du montant de l'erreur, de l'omission ou de l'inexactitude. En cas d'insuffisance des sommes qui figureraient au compte courant, le complément sera prélevé sur le montant des sommes versées à titre de dépôt de garantie, et l'importateur sera invité à recompléter son compte dans le plus bref délai. En cas de refus de sa part, le Conseil d'Administration prendra les mesures jugées nécessaires et pourra prononcer la suspension des opérations de compensation des frets de l'importateur, jusqu'à régularisation de la situation, sans préjudice des sanctions qui pourraient être prises par l'Administration.

*h)* A l'expiration de la Société et après liquidation des opérations, le montant des sommes versées par chaque importateur à titre de dépôt de garantie, lui sera remboursée avec les intérêts échus, sous réserve de ce qui vient d'être dit au précédent alinéa.

*j)* En cas de retraite volontaire ou forcée d'un actionnaire de la C. C. F., le remboursement du dépôt de

garantie sera effectué dans les conditions prévues à l'article 15 des statuts pour le remboursement des actions, sous réserve des sommes qui pourraient être dues par l'actionnaire à la C. C. F.

#### ARTICLE 4

a) Pour assurer les fonds nécessaires au paiement des frais généraux de la Société et des dépenses de toute nature occasionnées par son fonctionnement, il sera perçu sur chaque règlement de fret présenté à la compensation une redevance dont la quotité sera fixée par le Conseil d'Administration, suivant les besoins, et qui ne pourra pas dépasser un maximum de 0 fr. 15 par tonne de fret compensé.

b) Le montant de cette redevance sera porté au débit du compte courant de l'importateur, en même temps que le fret compensé, et devra être réglé en même temps que les différences résultant de la compensation comme il est dit à l'article premier (paragraphe c et d).

e) L'importateur sera tenu de supporter personnellement sur ses frais généraux la charge de cette redevance et ne devra pas la comprendre dans le décompte des frets présentés par lui à la compensation.

#### ARTICLE 5

a) Le présent règlement sera obligatoire pour tous les importateurs, actionnaires et non actionnaires de la Société, auxquels s'appliquent les opérations de la C. C. F. conformément à l'art. 6 des statuts.

b) Les Importateurs non actionnaires et qui participeront aux opérations de la C. C. F. seront désignés sous le nom de *participants*. Ils devront se conformer à toutes les dispositions du présent règlement et notamment verser le montant du dépôt de garantie prévu à l'art. 3 et acquitter la taxe de compensation instituée

par l'art. 4 — Un exemplaire du présent règlement leur sera dûment notifié.

c) Les participants auront, en tout temps, la faculté de devenir actionnaires dans les conditions prévues aux statuts de la Société. Aussi longtemps qu'ils n'useront pas de cette faculté, ils n'auront aucun droit de s'immiscer dans la gestion des affaires sociales, ne pourront pas demander à être convoqués aux assemblées générales, ni prétendre recevoir le compte rendu annuel du Conseil d'Administration.

---

CHAMBRE DE COMPENSATION  
DES FRAIS CHARBONNIERS

---  
23, rue de Vienne (VIII<sup>e</sup>)  
—

*Les Liquidateurs de la Chambre de  
compensation des frets charbonniers,  
à*

*Paris.*

Paris, le 14 février 1921.

Bien que la liquidation de la Chambre de compensation des frets charbonniers soit encore tenue en suspens par diverses affaires contentieuses, le Bureau national des Charbons vient, en prévision de la dissolution des derniers groupements qui doit être la conséquence du retour à la liberté commerciale, de nous autoriser à rembourser dès maintenant les actions de notre Société.

Nous nous proposons d'effectuer ce remboursement, en joignant au capital les intérêts à 5 0/0 l'an à la date du 28 février courant, impôt déduit.

Nous vous prions de vouloir bien nous retourner d'urgence le certificat nominatif de 112 actions qui vous a été délivré et, après réception de ce titre, nous vous ferons parvenir, en un chèque au 28 février 1921, la somme vous revenant en capital et intérêts.

Veuillez agréer nos salutations distinguées.

*L'un des liquidateurs,*

Signé : E. NOBEL.

---

#### DECRET DU 4 DECEMBRE 1914

---

Le Président de la République française,  
Sur le rapport du président du Conseil, du Ministre des  
Finances et du Ministre des Travaux-Publics,

Décète :

*Article premier.* — Le Ministre des Finances est autorisé à faire aux chemins de fer de l'Etat, à concurrence de 15 millions de francs au plus, des avances ayant pour objet de faciliter l'achat, l'importation, la répartition et la vente aux particuliers des charbons nécessaires au ravitaillement de la population civile pendant la durée des hostilités.

*Article 2.* — Ces avances seront portées au débit d'un compte ouvert parmi les services spéciaux du Trésor, sous ce titre : « Avances aux chemins de fer de l'Etat pour

achat de charbon destiné au ravitaillement de la population civile pendant la durée de la guerre.

*Article 3.* — Les chemins de fer de l'Etat sont autorisés à utiliser le produit des ventes pour de nouveaux achats, mais à la fin des hostilités, le produit final des opérations successives devra être versé au Trésor.

*Article 4.* — Un décret règlera les formes dans lesquelles la comptabilité des opérations d'achat, d'importation, de répartition, de vente et de remboursement au Trésor sera opérée par les chemins de fer de l'Etat.

*Article 5.* — Le Ministre des Finances et le Ministre des Travaux Publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Bordeaux, le 4 décembre 1914.

Signé : Raymond POINCARE

Par le Président de la République :

Le Président du Conseil,

Signé : René VIVIANI

Le Ministre des Finances,

Signé : A. RIBOT

Le Ministre des  
Travaux Publics

Signé : SEMBAT

---

## DECRET DU 9 JANVIER 1915

---

Le Président de la République française,

Vu le décret du 4 décembre 1914, autorisant le Ministre des Finances à faire aux chemins de fer de l'Etat, à

concurrence de 15 millions de francs au plus, des avances ayant pour objet de faciliter l'achat, l'importation et la vente aux particuliers des charbons nécessaires au ravitaillement de la population civile pendant la durée des hostilités, et notamment l'article 4 de ce décret ainsi conçu :

« Un décret règlera les formes dans lesquelles la comptabilité des opérations d'achat, d'importation, de répartition, de vente et de remboursement au Trésor sera opérée par les Chemins de fer de l'Etat ».

Sur le rapport des Ministres des Travaux Publics et des Finances,

Décrète :

## TITRE PREMIER

### *Dispositions générales*

*Article premier.* — Les avances faites par le Ministère des Finances à l'administration des Chemins de fer de l'Etat pour la constitution d'approvisionnements de charbon font l'objet d'un compte de trésorerie, ouvert dans les écritures de la direction des Chemins de fer de l'Etat sous le titre « Trésor public s/c d'avances pour achat de charbon (décret du 4 décembre 1914) ».

Ce compte est crédité du montant des avances au fur et à mesure de leur versement par le Trésor. Il est débité, à la clôture des opérations d'achat et de vente de combustibles, du montant total de ces avances.

*Article 2.* — L'emploi des avances dont il est question à l'article précédent est retracé dans un compte de trésorerie « Approvisionnements de combustibles (Décret du 4 décembre 1914) » ouvert dans les écritures de la direction des Chemins de fer de l'Etat.

Ce compte est débité :

Des dépenses de toute nature pour l'achat de combustibles et leur transport jusqu'aux parcs;

Des frais spécialement exposés en vue des diverses opérations prévues à l'article premier du décret du 4 décembre 1914.

Il est crédité des sommes provenant de la vente des combustibles.

*Article 3.* — Les combustibles sont entreposés dans des parcs dont l'emplacement est désigné par des décisions du Directeur.

*Article 4.* — Les prix de vente des combustibles sur le carreau des parcs sont fixés par le Directeur. Ils comprennent la part convenable des frais prévus à l'article 2 du présent décret.

*Article 5.* — Le mode et les conditions de la livraison, ainsi que le mode et les conditions du paiement sont également déterminés par le Directeur.

Les expéditions par voie ferrée s'y effectuent, tant au point de vue des tarifs qu'à celui des frais accessoires, aux conditions commerciales en vigueur au moment de la déclaration d'expédition.

*Article 6.* — Le stock qui pourra exister à la fin des hostilités sera livré au fur et à mesure de ses besoins au Service du matériel et de la traction des Chemins de fer de l'Etat, aux prix des derniers marchés passés par ce Service pour ses propres besoins. Les différences entre les valeurs du stock et celles résultant des prix desdits marchés seront portées au débit ou au crédit du compte visé à l'article 2 sans que l'administration des Chemins de Fer de l'Etat puisse, de ce fait, réaliser un bénéfice ou subir une perte.

*Article 7.* — Sous réserve des dispositions spéciales qui précèdent, les règles régissant les approvisionnements des Chemins de Fer de l'Etat sont applicables aux approvisionnements de combustibles qui font l'objet du présent décret.

*Article 8.* — Le Ministre des Travaux Publics et le Mi-

nistre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au Journal Officiel et inséré au Bulletin des Lois.

Fait à Paris, le 9 janvier 1915

R. POINCARE

Par le Président de la République :

Le Ministre des Finances,

RIBOT

Le Ministre des Travaux Publics,

Marcel SEMBAT

---

*Loi du 22 Avril 1916 sur la taxation des charbons et la limitation des frets pour le transport de charbons sous pavillon français (J. O. du 23 Avril 1916).*

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER. — Des arrêtés du Ministre des Travaux publics pourront fixer, pour les charbons extraits des mines françaises, les prix de vente maxima au carreau des mines, un prix distinct étant établi pour chaque qualité et pour chaque bassin houiller.

ART. 2. — Les mêmes arrêtés pourront fixer, pour chaque centre d'importation, les prix de vente maxima des charbons à l'importation.

En cas de recours contre ces arrêtés ou contre ceux fixés par l'article premier, la taxation sera exécutoire par provision.

ART. 3. — Pendant la durée d'application de la présente loi, il pourra être pourvu par voie de réquisition à l'approvisionnement en charbon de l'industrie privée et de la population civile.

Le droit de réquisition est exercé, au nom des ministres de la guerre et des travaux publics, par les soins de la commission militaire des mines, instituée par arrêté du 17 août 1915, dans les formes et conditions prescrites par la loi du 3 juillet 1877, modifiée par celles des 27 mars 1906 et 23 juillet 1911.

ART. 4. — Des décrets rendus sur la proposition des ministres de la marine et des travaux publics pourront fixer les taux maxima du fret pour transport de charbons des ports anglais aux ports français sous pavillon national, ainsi que des surestaries relatives aux mêmes transports.

ART. 5. — Toute infraction aux dispositions ci-dessus est passible des peines inscrites aux articles 479, 480 ner que son jugement soit, intégralement ou par extrait, affiché dans les lieux qu'il fixera, et inséré dans les journaux qu'il désignera, le tout aux frais du condamné, sans que la dépense puisse excéder cinq cents francs.

ART. 6. — Les salaires moyens dans les mines ne pourront en aucun cas être inférieurs à ceux pratiqués en 1914 et 1915 pour les mêmes catégories d'ouvriers.

Toutes les prestations en nature, soit aux ouvriers, soit à leur famille, soit à des tiers, consacrées par des usages locaux, devront être respectées.

ART. 7. — La présente loi sera applicable à partir du quinzième jour qui suivra sa promulgation. Elle restera en vigueur jusqu'à une date qui sera fixée par décret mais qui ne pourra être postérieure à l'expiration des trois mois suivant la conclusion de la paix.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et

par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 22 avril 1916.

Par le Président de la République :

R. POINCARE.

*Le Ministre des Travaux publics,*

M. SEMBAT.

*Le Ministre de la Guerre,*

ROQUES

*Le Ministre de la Marine,*

LACAZE.

*Le Ministre du Commerce, de l'Industrie,  
des Postes et des Télégraphes,*

CLÉMENTEL.

*Le Ministre des Finances,*

A. RIBOT.

---

ARRETE DU 8 MAI 1917

*modifiant l'arrêté du 8 août 1916 fixant les prix maxima  
de vente des charbons à l'importation*

Le ministre du Ravitaillement général et des Transports maritimes,

Vu la loi du 22 avril 1916 et notamment ses articles premier et 2;

Vu l'arrêté du 8 août 1916 qui fixe les maxima des prix de vente des charbons à l'importation;

Sur la proposition du directeur du Bureau National  
des Charbons,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. — Par dérogation aux dispositions de l'arrêté du 8 août 1916, quand l'importateur justifie que les dépenses afférentes au transport par mer (fret, assurances, surestaxies) dépassent les chiffres du tableau ci-après, il peut ajouter l'excédent au prix maximum de vente indiqué au susdit arrêté.

ART. 2. — Le présent arrêté sera inséré au *Journal Officiel*.

---

## ARRETE DU 15 JUIN 1918 (1)

RELATIF A LA COMPENSATION DES FRETS  
POUR LES CHARBONS IMPORTÉS

*Ministère de l'Armement et des Fabrications de guerre*

Le ministre de l'Armement et des Fabrications de guerre,

Vu la loi du 22 avril 1916 sur la taxation des charbons et la limitation des cours du fret;

Vu l'arrêté du ministre des Travaux publics du 18 mai 1916, instituant une commission centrale de taxation;

Vu l'arrêté du ministre des Travaux Publics du 8 août 1916, fixant les prix de taxation des charbons importés;

---

(1) *Journal Officiel* du 17 juin 1918.

Vu l'arrêté du ministre du Ravitaillement général et des Transports maritimes du 8 mai 1917, sur la taxation des charbons importés;

Vu l'arrêté du ministre de l'Armement et des Fabrications de guerre du 6 octobre 1917, instituant auprès du Bureau National des Charbons une commission centrale de contrôle des prix des charbons d'importation;

Vu les décrets du 4 décembre 1914, 5 février 1916 et 7 janvier 1918, relatifs au compte spécial des chemins de fer de l'Etat :

Vu le décret du 4 juillet 1917, rattachant au ministère de l'Armement et des Fabrications de guerre les services de l'importation des combustibles minéraux et du ravitaillement général en combustible de toute nature;

Vu l'avis de la commission centrale de contrôle des prix des charbons d'importation en date du 1<sup>er</sup> juin 1918,

#### ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. — A partir du 1<sup>er</sup> juillet 1918, les prix unitaires de vente des charbons d'importation à quai sur wagon ou sur chaland ou péniche au port d'importation seront composés des trois éléments ci-après :

- a) Le prix d'achat du charbon franco bord en Angleterre;
- b) Le prix compensé du transport maritime;
- c) Les frais divers grevant le charbon, soit en France, soit en Grande-Bretagne, y compris les frais généraux et le bénéfice des importateurs.

Les éléments *a* et *b* entrant dans le prix de facture seront rigoureusement conformes, sans majoration ni réduction, aux tarifs visés aux articles 2 et 3 ci-après.

Au contraire, par l'élément *c* — frais divers — les importateurs seront libres d'appliquer au tarif maxi-

mum visé à l'article 4 les rabais qu'ils auront pu consentir aux acheteurs, suivant conventions particulières.

L'indication du port d'importation devra figurer explicitement sur les factures.

ART. 2. — Le prix d'achat du charbon franco bord en Grande-Bretagne est déterminé par les tarifs officiels fixés par le gouvernement britannique, dont les intéressés pourront prendre connaissance au B. N. C. ou à ses annexes dans les ports.

ART. 3. — Le prix compensé du transport maritime des divers ports de Grande-Bretagne aux divers ports de France est fixé, pour le troisième trimestre de 1918, par le tableau B annexé au présent arrêté. Ces prix seront, le cas échéant, révisé par arrêté ministériel pour les trimestres ultérieurs.

Ils comprennent :

Les dépenses de transport maritime (fret ou location).

L'assurance sur coque ou les taxes représentatives qui y sont substituées.

L'assurance sur les débours de transport maritime (location et assurance) s'il y a lieu.

La commission d'affrètement s'il y a lieu.

La participation aux frais de déchargement s'il y a lieu.

Enfin, les surestaries, dans les conditions de détail fixées par le B. N. C.

Une Chambre de compensation, fonctionnant sous contrôle du Bureau National des Charbons, sera chargée d'encaisser ou de verser les différences entre le prix réel de chaque transport maritime et le prix compensé fixé par le tableau B.

Le solde créditeur ou débiteur des opérations de compensation sera imputé au compte spécial des chemins de fer de l'Etat.

ART. 4. — Les prix maxima des frais divers dans

chaque port de France sont fixés par le tableau C annexé au présent arrêté. Ces frais comprennent tous les éléments du prix de vente en dehors de la valeur du charbon franco bord et du prix compensé du fret, notamment :

Les frais de wharf et de mélange au départ;

L'assurance maritime et de guerre de la cargaison et des débours la concernant;

Une provision forfaitaire pour déchets de route;

Les droits de douanes, statistique, péage et licence;

Les frais de déchargement;

Les frais généraux, y compris la rémunération des représentants et agents commissaire;

Les bénéfices.

ART. 5. — Les charbons travaillés en France à l'importation seront taxés conformément aux indications du tableau D annexé au présent arrêté. Les prix indiqués dans ce tableau sont applicables au poids des livraisons des produits finis (agglomérés et charbons classés). Ils sont susceptible de rabais dans les conditions indiquées à l'article premier pour l'élément C du prix de revient.,

ART. 6. — Les prix de vente des charbons d'importation à quai, sur wagon, sur péniche ou chaland, en un point quelconque du territoire français autre que le port d'importation ne peuvent dépasser :

a) Si la vente est faite par l'importateur ou par son représentant ou agent commissionnaire :

Les prix résultant des tableaux B, C et D augmentés des frais de stockage, transport et réexpédition dûment justifiés;

b) Si la vente est faite par tout autre négociant :

Les prix résultant des mêmes tableaux, augmentés des frais de stockage, transport et réexpédition dûment justifiés, avec addition supplémentaire d'une somme de 3 francs par tonne.

ART. 7. — Les prix résultant du présent arrêté ne sont pas applicables aux charbons cédés, soit par les groupements de consommateurs à leurs membres, soit par les services publics chargés de contribuer au ravitaillement du pays en combustible.

Le prix de vente de ces charbons pourra, en conséquence, être fixé sous le contrôle de l'administration, à des taux différents de ceux qui résulteraient de l'application du présent arrêté.

ART. 8. — Les arrêtés du 8 août 1916 et du 8 mai 1917, concernant la taxation des charbons d'importation, sont abrogés à dater du 1<sup>er</sup> juillet 1918.

Paris, le 15 juin 1918.

*Le ministre de l'Armement  
et des Fabrications de guerre,*  
LOUCHEUR.

**TABEAU B. ANNEXE A L'ARRETE DU 15 JUIN 1918. — VAPEURS OU VOILIERS DE TOUT PAVILLON ET DE TOUT REGIME D'AFFRETEMENT**  
Frets compensés, y compris les assurances de guerre sur corps (par tonne de 1.000 kilogrammes délivrée).

| Des provenances ci-contre<br>aux ports ci-dessous                                                                                                                 | Canal de<br>BRISTOL-<br>TAMISE<br>(côté Sud) | THYNE, HULL,<br>(côte Est) | MERSEY | CLYDE | FORTH &<br>FIFE<br>ports |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|----------------------------|--------|-------|--------------------------|
|                                                                                                                                                                   | fr.                                          | fr.                        | fr.    | fr.   | fr.                      |
| Dunkerque .....                                                                                                                                                   | 74,20                                        | 75,60                      | 77,00  | 79,10 | 78,40                    |
| Gravelines .....                                                                                                                                                  | 74,20                                        | 75,60                      | 77,00  | 79,10 | 78,40                    |
| Calais .....                                                                                                                                                      | 72,80                                        | 74,20                      | 75,60  | 78,40 | 77,00                    |
| Boulogne .....                                                                                                                                                    | 71,40                                        | 72,80                      | 74,20  | 77,00 | 75,60                    |
| Le Tréport .....                                                                                                                                                  | 68,60                                        | 72,80                      | 71,40  | 74,90 | 75,60                    |
| Dieppe .....                                                                                                                                                      | 68,60                                        | 72,10                      | 71,40  | 74,20 | 74,90                    |
| Fécamp .....                                                                                                                                                      | 68,60                                        | 72,80                      | 71,40  | 74,90 | 75,60                    |
| Le Havre .....                                                                                                                                                    | 67,20                                        | 71,40                      | 70,00  | 72,00 | 74,20                    |
| Duclair-Caudefec .....                                                                                                                                            | 71,10                                        | 74,20                      | 74,90  | 77,70 | 77,00                    |
| Rouen .....                                                                                                                                                       | 70,00                                        | 74,20                      | 72,80  | 75,60 | 77,00                    |
| Honfleur .....                                                                                                                                                    | 67,90                                        | 72,80                      | 70,70  | 74,20 | 74,90                    |
| Trouville .....                                                                                                                                                   | 67,90                                        | 72,80                      | 70,70  | 74,20 | 74,90                    |
| Caen .....                                                                                                                                                        | 67,90                                        | 72,80                      | 70,70  | 74,20 | 74,90                    |
| Cherbourg .....                                                                                                                                                   | 68,60                                        | 72,80                      | 71,40  | 74,90 | 75,60                    |
| Granville .....                                                                                                                                                   | 67,90                                        | 72,80                      | 70,70  | 74,20 | 74,90                    |
| Saint-Malo-Saint-Servan .....                                                                                                                                     | 65,10                                        | 72,80                      | 69,30  | 72,80 | 75,60                    |
| Le Légué-Saint-Brieuc .....                                                                                                                                       | 69,30                                        | 74,90                      | 72,10  | 74,90 | 77,70                    |
| Frest .....                                                                                                                                                       | 66,50                                        | 74,20                      | 69,30  | 72,80 | 77,00                    |
| Lorient .....                                                                                                                                                     | 73,50                                        | 90,30                      | 76,30  | 79,10 | "                        |
| Hennebont .....                                                                                                                                                   | 74,90                                        | 91,70                      | 77,70  | 80,50 | "                        |
| Saint-Nazaire .....                                                                                                                                               | 74,90                                        | 83,30                      | 76,30  | 79,10 | 86,10                    |
| Nantes-Chantenay .....                                                                                                                                            | 77,70                                        | 86,10                      | 79,10  | 81,90 | 88,90                    |
| Couéron .....                                                                                                                                                     | 76,30                                        | 93,10                      | 79,10  | 81,90 | "                        |
| Les Sables .....                                                                                                                                                  | 76,30                                        | 93,80                      | 79,10  | 81,90 | "                        |
| Marans .....                                                                                                                                                      | 79,10                                        | "                          | 81,90  | 84,70 | "                        |
| La Rochelle-La Pallice .....                                                                                                                                      | 74,90                                        | 83,30                      | 76,30  | 79,10 | 86,10                    |
| Rochefort .....                                                                                                                                                   | 74,90                                        | 83,30                      | 76,30  | 79,10 | 86,10                    |
| Tonnay-Charente .....                                                                                                                                             | 76,30                                        | 84,70                      | 79,10  | 80,50 | "                        |
| Mortagne .....                                                                                                                                                    | 83,30                                        | "                          | 86,10  | 88,90 | "                        |
| Bordeaux .....                                                                                                                                                    | 80,90                                        | 90,30                      | 83,30  | 86,10 | 95,20                    |
| Arcachon .....                                                                                                                                                    | 83,30                                        | "                          | 86,10  | 88,90 | "                        |
| Bayonne .....                                                                                                                                                     | 84,70                                        | 93,80                      | 86,10  | 88,90 | 98,00                    |
| Petits ports :                                                                                                                                                    |                                              |                            |        |       |                          |
| Saint-Valéry-s.-Somme, St-Valéry-en-Caux,<br>Courseulles, Port-en-Bessin, Carentan, Isl-<br>igny-Morlaix, Tréguier, Paimpol, Lannion,<br>Roscoff, Abervrath ..... | 90,00                                        | 94,50                      | 93,00  | 96,00 | 97,50                    |

|                                                                                                               |      |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Au départ de la Goole : supplément sur les<br>prix de la colonne 2 de.....                                    | 0 70 |
| Au départ de Amble, Blyth, Seaham : supplé-<br>ment sur les prix de la colonne 2 de.....                      | 0 35 |
| Au départ de Llanelly, Neath, Abbey et Burry-<br>Port : supplément sur les pri— de la co-<br>lonne 1 de ..... | 0 35 |
| Supplément pour agglomérés de tout port à<br>tout port .....                                                  | 2 »  |
| Supplément pour brai de tout port à tout port.                                                                | 20 » |

### TABLEAU C

*Frais divers applicables dans chaque port à la tonne  
de combustible livrée à quai, sur wagon ou sur  
chaland ou péniche*

Vapeurs et voiliers de tout pavillon  
et de tout régime d'affrètement

|                              |       |
|------------------------------|-------|
| Dunkerque .....              | 14 20 |
| Gravelines .....             | 14 20 |
| Calais .....                 | 14 20 |
| Boulogne .....               | 14 45 |
| Saint-Valéry-sur-Somme ..... | 14 90 |
| Tréport .....                | 14 90 |
| Saint-Valéry-en-Caux .....   | 14 90 |
| Dieppe .....                 | 14 15 |
| Fécamp .....                 | 14 15 |
| Le Havre .....               | 14 15 |
| Duclair-Caudebec .....       | 13 50 |
| Rouen .....                  | 13 50 |
| Honfleur .....               | 13 55 |
| Trouville .....              | 13 30 |

|                               |       |
|-------------------------------|-------|
| Caen .....                    | 13 05 |
| Courseulle, Ignigny. ....     | 14 05 |
| Cherbourg, .....              | 13 30 |
| Granville .....               | 13 30 |
| Saint-Malo-Saint-Servan ..... | 14 15 |
| Saint-Brieux-le-Legué .....   | 14 15 |
| Morlaix .....                 | 14 15 |
| Brest .....                   | 13 90 |
| Quimper .....                 | 55 50 |
| Lorient .....                 | 15 »  |
| Hennebont .....               | 15 »  |
| Saint-Nazaire .....           | 15 »  |
| Couéron .....                 | 15 50 |
| Nantes-Chantenay .....        | 15 »  |
| Les Sables d'Olonne .....     | 15 »  |
| Marans .....                  | 65 »  |
| La Rochelle .....             | 15 »  |
| La Pallice .....              | 15 »  |
| Tonnay-Charente .....         | 15 »  |
| Rochefort .....               | 15 »  |
| Mortagne-sur-Gironde .....    | 15 50 |
| Bordeaux-Pauillac .....       | 14 70 |
| Arcachon .....                | 14 70 |
| Bayonne .....                 | 14 70 |

#### OBSERVATIONS

|                                                                                                                                      |      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| <i>Saint-Valéry-en-Caux.</i> — Supplément pour les<br>expéditions par fer nécessitant toujours un<br>camionnage, par tonne.....      | 4 50 |
| <i>Sables-d'Olonne.</i> — Supplément sur le tonnage<br>déchargé en allègues avant l'entrée du navire<br>dans le port, par tonne..... | 8 »  |
| <i>Agglomérés.</i> — Supplément pour arrimage en Angleterre<br>et déchargement à l'arrivée dans tous les<br>ports, par tonne.....    | 2 »  |

**Brai.** — Supplément de déchargement à fixer dans chaque port par les autorités locales. **Mémoire Expéditions différées.** — Le tarif C ci-dessus suppose que la marchandise est délivrée du navire de mer directement à quai, sur wagon ou sur chaland ou péniche.

Les frais de stockage dûment justifiés comme il est dit à l'article 6 de l'arrêté viendront donc s'y ajouter le cas échéant.

## TABEAU D

### AGGLOMÉRÉS

Le prix de vente des agglomérés et boulets fabriqués en France ne pourra dépasser le prix de revient, déterminé par les éléments A, B, C, des produits similaires importés directement d'Angleterre.

Les usiniers seront, en outre, tenus de consentir aux consommateurs qui en feraient la demande, l'application des tarifs de vente pratiqués pour les fournitures faites au Bureau National du Charbon.

### *Combustibles classés*

Supplément de transformation à ajouter, par tonne de combustible délivré, au prix de revient de la cargaison d'importation, déterminé par les éléments A, B, C,

| Désignation                                      | Ports de Dunkerque                               |                                 |
|--------------------------------------------------|--------------------------------------------------|---------------------------------|
|                                                  | à Bayonne, sauf<br>Havre, Cherbourg<br>Granville | Havre<br>Cherbourg<br>Granville |
| —                                                | —                                                | —                               |
| Anthracite, gailletín, noir,<br>grains (1) ..... | 22 50                                            | 24 »                            |

|                                                                                          |      |       |
|------------------------------------------------------------------------------------------|------|-------|
| Criblés de Cardiff ou charbons similaires de la côte ouest (2).....                      | 27 » | 28 50 |
| Criblés de Yorkshire ou d'autres charbons similaires de la côte est ou d'Ecosse (3)..... | 12 » | 13 50 |

*Errata à l'arrêté du 15 juin 1918, paru au Journal officiel du 17 juin 1918, concernant la taxation des charbons d'importation :*

Page 5242, article 1<sup>er</sup>, paragraphe *c*, au lieu de : « au contraire, par l'élément *c* », lire : « au contraire, pour l'élément *c* »; article 6, paragraphe *a*, au lieu de : « les prix résultant des tableaux B, C, D », lire : « les prix résultant de l'élément *a* et des tableaux B, C, D »; paragraphe *b*, au lieu de : « Les prix résultant des mêmes

(1) Les fines de concassage d'anthracite seront vendues ou entreront dans la fabrication d'agglomérés au prix de la cargaison d'importation.

(2), (3) Les poussières de Cardiff ou de Yorkshire et qualités similaires provenant des usines de criblage, seront vendus ou entreront dans la fabrication d'agglomérés au prix de la cargaison d'importation diminué de 13 fr. 50.

Les charbons classés extraits après criblage des cargaisons de menus importés par l'agglomération seront, après élimination de tous shistes et stériles, vendus au prix des charbons criblés de même origine.

tableaux », lire : « Les prix résultant de l'élément *a* et des mêmes tableaux B, C, D ».

Page 5243, tableau B, 3<sup>e</sup> colonne, fret Mersey, à Saint-Nazaire, au lieu de : « 78 fr. 30 », lire : « 76 fr. 30 »; tableau C, frais divers applicables à Boulogne, au lieu de : « 14 fr. 43 », lire : « 14 fr. 45 »; paragraphe « Observations », Sables d'Olonne, supplément sur le tonnage déchargé en allèges avant l'entrée du navire dans le port, par tonne au lieu de : « 8 fr. », lire : « 6 fr. ».

---

Le ministre de l'armement et des fabrications de guerre,

Vu la loi du 22 avril 1916 sur la taxation des charbons et la limitation des cours du fret;

Vu l'arrêté du ministre de l'armement et des fabrications de guerre du 6 octobre 1917 instituant, auprès du bureau national des charbons, une commission centrale de contrôle des prix des charbons d'importation;

Vu les décrets du 4 décembre 1914, 5 février 1916 et 7 janvier 1918 relatifs au compte spécial des chemins de fer de l'Etat;

Vu le décret du 4 juillet 1917 rattachant au ministère de l'armement et des fabrications de guerre, les services de l'importation des combustibles minéraux et du ravitaillement général en combustibles de toute nature;

Vu l'arrêté du ministre de l'armement et des fabrications de guerre du 15 juin 1918 relatif à la compensation des frets et à la taxation des charbons d'importation;

Vu l'avis de la commission centrale de contrôle des

prix des charbons d'importation en date du 5 novembre 1918,

Arrête :

Art. 1<sup>er</sup>. — Les tableaux B et C annexés à l'arrêté du 15 juin 1918 sont annulés et remplacés par les nouveaux tableaux B et C annexés au présent arrêté.

Art. 2. — Les dispositions de l'arrêté du 15 juin 1918 sont applicables aux importations des brais destinés à l'agglomération.

Le prix compensé du transport maritime des brais entre les divers ports de la Grande-Bretagne et des divers ports de France est fixé par le tableau E annexé au présent arrêté; il comprend les divers éléments énumérés dans l'article 3 de l'arrêté du 15 juin 1918.

Art. 3. — Les dispositions de l'arrêté du 15 juin 1918 restent en vigueur sous le bénéfice du présent arrêté, qui portera effet à dater du 1<sup>er</sup> décembre 1918.

Paris, le 22 novembre 1918.

LOUCHEUR.

## TABLEAU B

VAPEURS OU VOILIERS DE TOUT PAVILLON

ET DE TOUT RÉGIME D'AFFRÈTEMENT

*Frets compensés, y compris les assurances de guerre sur corps (par tonne de 1.000 kilogr. délivrée.)*

De tout port de Grande-Bretagne aux ports ci-dessous :  
Dunkerque, Gravelines, Calais, Boulogne, Le Tréport,  
Dieppe, Fécamp, Le Havre, Honfleur, Trouville, Caen.,

|                                                                                                                                                                                                                                        |       |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Cherbourg, Granville, Saint-Malo, Saint-Servan, Le Lège, Saint-Brieuc, Brest, Lorient, Hennebont, Saint-Nazaire, Couéron, Les Sables-d'Olonne, Marans, La Rochelle, La Pallice, Rochefort, Tonnay-Charente, Mortagne-sur-Gironde ..... | 25 »  |
| Rouen, Duclair, Caudebec.....                                                                                                                                                                                                          | 27 »  |
| Nantes-Chantenay .....                                                                                                                                                                                                                 | 26 50 |
| Bordeaux-Pauillac .....                                                                                                                                                                                                                | 27 »  |
| Arcachon-Bayonne .....                                                                                                                                                                                                                 | 27 50 |
| Ports non dénommés.....                                                                                                                                                                                                                | 27 »  |
| Supplément pour agglomérés, de tout port à tout port, 2 francs.                                                                                                                                                                        |       |

## TABLEAU C

### VAPEURS OU VOILIERS DE TOUT PAVILLON

#### ET DE TOUT RÉGIME D'AFFRÈTEMENT

*Frais divers, applicables dans chaque port, à la tonne de combustible livrée à quai, sur wagon ou sur charland ou péniche.*

|                              |       |
|------------------------------|-------|
| Dunkerque .....              | 12 50 |
| Gravelines .....             | 12 50 |
| Calais .....                 | 12 50 |
| Boulogne .....               | 12 75 |
| Saint-Valéry-sur-Somme ..... | 13 90 |
| Le Tréport .....             | 13 90 |
| Dieppe .....                 | 13 15 |
| Saint-Valéry-en-Caux .....   | 13 90 |
| Fécamp .....                 | 13 15 |
| Le Havre .....               | 13 15 |
| Duclair-Caudebec .....       | 12 50 |
| Rouen .....                  | 12 50 |
| Honfleur .....               | 12 55 |

|                                                |       |
|------------------------------------------------|-------|
| Trouville .....                                | 12 30 |
| Caen .....                                     | 12 05 |
| Courseulles, Port-en-Bessin .....              | 13 05 |
| Isigny, Carentan .....                         | 13 05 |
| Cherbourg .....                                | 11 80 |
| Granville .....                                | 12 30 |
| Saint-Malo Saint-Servan .....                  | 13 15 |
| Saint-Brieuc-Le Légué .....                    | 13 15 |
| Morlaix .....                                  | 13 15 |
| Brest .....                                    | 12 90 |
| Autres ports dénommés entre Dunkerque et Brest | 13 15 |
| Quimper .....                                  | 13 50 |
| Lorient .....                                  | 13 »  |
| Lorient .....                                  | 13 »  |
| Hennebont .....                                | 13 »  |
| Saint-Nazaire .....                            | 13 »  |
| Coueron .....                                  | 13 50 |
| Nantes-Chantenay .....                         | 13 »  |
| Les Sables-d'Olonne .....                      | 13 »  |
| Marans .....                                   | 13 »  |
| La Rochelle .....                              | 13 »  |
| La Pallice .....                               | 13 »  |
| Tonnay-Charente .....                          | 13 »  |
| Rochefort .....                                | 13 »  |
| Mortagne-sur-Gironde .....                     | 13 50 |
| Bordeaux-Pauillac .....                        | 12 70 |
| Arcachon .....                                 | 12 70 |
| Bayonne .....                                  | 12 70 |
| Autres ports non dénommés entre Brest et       |       |
| Bayonne .....                                  | 13 50 |

*Observations.*

Saint-Valéry-en-Caux. — Supplément pour les expéditions par fer nécessitant toujours un camionnage par tonne : 4 fr. 50.

Sables-d'Olonne. — Supplément sur le tonnage déchargé en allèges avant l'entrée du navire dans le port, par tonne : 6 fr.

Agglomérés. — Supplément pour arrimage en Angleterre et déchargement à l'arrivée dans tous les ports, par tonne : 2 fr.

Brai. — Supplément de déchargement, à fixer dans chaque port par les autorités locales. — Mémoire.

Expéditions différées. — Le tarif C ci-dessus suppose que la marchandise est délivrée du navire de mer, directement à quai, sur wagon ou sur chaland ou péniche.

Les frais de stockage, dûment justifiés comme il est dit à l'article 6 de l'arrêté, viendront donc s'y ajouter, le cas échéant.

## TABLEAU E

### *Transports de brais pour agglomération*

VAPEURS OU VOILIERS DE TOUT PAVILLON

ET DE TOUT RÉGIME D'AFFRÈTEMENT

*Frets compensés, y compris les assurances de guerre sur corps (par tonne de 1.000 kilogr. délivrée).*

*1° En provenance des ports de l'estuaire de la Tamise à Penzance (compris) aux ports ci-dessous*

|                                           |       |
|-------------------------------------------|-------|
| Ports de Dunkerque à Mortagne, dénommés   |       |
| dans le premier article du tableau B..... | 33 »  |
| Rouen, Duclair, Caudebec.....             | 35 »  |
| Nantes, Chantenay .....                   | 34 50 |
| Bordeaux, Pauillac.....                   | 35 »  |
| Arcachon, Bayonne.....                    | 35 50 |
| Ports non dénommés.....                   | 35 »  |

*2° En provenance de tous autres ports du Royaume-Uni  
aux ports ci-dessous*

|                                           |       |
|-------------------------------------------|-------|
| Ports de Dunkerque à Mortagne, dénommés   |       |
| dans le premier article du tableau B..... | 65 »  |
| Rouen, Duclair, Caudebec.....             | 67 »  |
| Nantes, Chantenay.....                    | 66 50 |
| Bordeaux, Pauillac.....                   | 67 »  |
| Arcachon, Bayonne.....                    | 67 50 |
| Ports non dénommés.....                   | 67 »  |

---

Le ministre de la reconstitution industrielle,

Vu la loi du 22 avril 1916 sur la taxation des charbons  
et la limitation des cours du fret,

Vu les décrets des 4 décembre 1914, 5 février 1916 et  
7 janvier 1918, relatifs au compte spécial des chemins  
de fer de l'Etat;

Vu le décret du 4 juillet 1917 rattachant au ministère  
de l'armement les services de l'importation des combus-  
tibles minéraux et du ravitaillement général en combus-  
tibles de toute nature;

Vu le décret du 26 novembre 1918 portant transforma-  
tion du ministère de l'armement et des fabrications de  
guerre en un ministère de la reconstitution industrielle  
et fixant les attributions de ce ministère;

Vu l'arrêté du ministre de l'armement et des fabrica-  
tions de guerre du 1<sup>er</sup> juin 1918 relatif à la compensation  
des frets et à la taxation des charbons d'importation;

Vu l'arrêté du ministre de l'armement et des fabrica-

tions de guerre du 22 novembre 1918 revisant la taxation fixé par l'arrêté du 15 juin 1918 pour les charbons d'importation et le transport des brais;

Arrête :

*Article unique.* — Les prix compensés du transport maritime des charbons, des agglomérés et des brais destinés à l'agglomération entre les divers ports de la Grande-Bretagne et les divers ports de France fixés par les tableaux B et E annexés à l'arrêté du ministre de l'Armement et des fabrications de guerre du 22 novembre 1918 sont, à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1919, réduits de 10 fr. par tonne.

Paris, le 22 décembre 1918.

LOUCHEUR.

---

*Instruction du 1<sup>er</sup> mars 1919 sur le nouveau régime  
des Licences de navigation et des autorisations  
d'affrètement. (J. O. 4 mars 1919).*

I. — LICENCES DE NAVIGATION

Tout navire de plus de 100 tonneaux de jauge brute doit, pour être admis dans un port français, être muni d'une licence de navigation. Cette licence est délivrée :

a) Pour les navires britanniques. — Par le Ministry of Shipping dont les licences (ships licences) seront acceptées par les autorités françaises au même titre que

les licences françaises. Les vapeurs de moins de 500 tonnes jauge brute et les voiliers britanniques seront dispensés de l'obligation de la licence à partir du 31 mars 1919, départ de l'Angleterre;

b) Pour les navires autres que les navires britanniques. — Par le Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande.

## II. — AUTORISATIONS D'AFFRÈTEMENT

A. — Navires longs courriers (de tout pavillon à l'exception des navires anglais et français).

Pour les vapeurs longs courriers de cette catégorie, la charte-partie devra être approuvée, soit par le Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande, soit par le Comité Interallié d'affrètements de Londres.

La licence de navigation ne pourra être accordée qu'après justification de l'approbation de la charte-partie par le Comité Interallié d'affrètements ou que sur présentation de la charte-partie et vérification que les conditions d'affrètement sont conformes aux conditions suivantes :

Jusqu'à nouvel avis, aucun affrètement ne sera ratifié à des taux supérieurs à :

a) Pour une charte-partie expirant au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 1919, taux de 25 shillings par tonne d. w. mensuelle pour les affrètements au temps, et taux en parité pour les affrètements au voyage des navires chargeant pendant cette période;

b) Pour une charte-partie expirant entre le 1<sup>er</sup> juillet et le 1<sup>er</sup> octobre 1919, réduction de 16 0/0 sur le tarif sus-mentionné et taux en parité pour les navires affrétés au voyage;

c) Pour une charte-partie expirant entre le 1<sup>er</sup> octo-

bre 1919 et le 1<sup>er</sup> avril 1920, réduction de 28 0/0 sur ce même tarif (vingt-cinq shillings) et taux en parité pour les navires affrétés au voyage.

Risques de guerre à la charge de l'armateur.

Une lettre sera jointe à la charte-partie stipulant que l'affrèteur garantit que les termes de la charte-partie n'ont pas été modifiés de quelque façon que ce soit et qu'aucun fret supplémentaire n'a été ou ne sera payé ou reçu; qu'aucun accord n'a été conclu dans le but de payer ou de recevoir sous une forme directe ou indirecte un surplus de location ou de rémunération supplémentaire.

B. — Navires charbonniers (y compris navires effectuant des transports de coke et de brai).

A. — Navires affrétés en time-charter ou aux voyages consécutifs. Tout importateur revendeur ou importateur consommateur ou consommateur acheteur cif doit, si l'achat cif a été autorisé, faire approuver toute nouvelle charte-partie (ou levée d'option sur charte actuelle par la Chambre de Compensation des Frêts, sous le contrôle de M. le Ministre de la Reconstitution Industrielle (Bureau National des charbons).

La Chambre de Compensation des Frets fera connaître aux intéressés, périodiquement, les conditions auxquelles cette approbation sera subordonnée.

Jusqu'à nouvel avis, ces conditions seront les suivantes :

1° Limitation du frêt.

A. — Pour une charte-partie expirant au plus tard le 1<sup>er</sup> octobre 1919, taux de l'acte de limitation des frets du 1<sup>er</sup> mai 1918 publié au *Journal officiel* du 27 mai 1918 et modifié d'abord par l'acte de limitation des frets du 30 juillet 1918 et ultérieurement par l'arrêté du 28 novembre 1918 de M. le Commissaire aux Transports maritimes et à la Marine marchande publié au *Journal offi-*

ciel du 1<sup>er</sup> décembre 1918, observation faite que le taux de l'affrètement en time-charter des navires de moins de 400 tonnes de jauge brute a été ramené depuis à 50 shillings.

B. — Pour une charte-partie expirant entre le 1<sup>er</sup> octobre 1919 et le 1<sup>er</sup> janvier 1920, réduction de 16 0/0 sur les tarifs susmentionnés et taux en parité pour les navires.

C. — Pour une charte-partie expirant entre le 1<sup>er</sup> janvier 1920 et le 1<sup>er</sup> avril 1920, réduction de 28 0/0 sur les tarifs de la première période (paragraphe a) et taux ou parité pour les navires affrétés aux voyageurs consécutifs.

Risques de guerre à la charge de l'armateur.

Une lettre sera jointe à la charte-partie stipulant que l'affrèteur garantit que les termes de la charte-partie n'ont été modifiés de quelque façon que ce soit et qu'aucun fret supplémentaire n'a été et ne sera payé ou reçu; qu'aucun accord n'a été conclu dans le but de payer ou de recevoir sous une forme directe ou indirecte un surplus de location ou de rémunération supplémentaire.

2° Obligations d'exploitation.

La Chambre de Compensation des frets pourra, sur instructions du bureau National des Charbons, refuser aux intéressés son approbation pour les chartes-parties conclues pour des ports dont les besoins sont satisfaits.

a) Après approbation de la charte-partie, l'importateur revendeur ou importateur consommateur ou consommateur acheteur cif est tenu de se soumettre aux instructions qui lui seront données par le Bureau National des Charbons, tant sur les qualités des charbons que sur les ports par lesquels ils devront être importés conformément au plan de répartition des combustibles en France, étant entendu que le Bureau National des Charbons n'usera de cette faculté que dans les proportions du tiers du temps ou des voyages pour lesquels le navire

aura été affrété et dans les limites de navigation figurant dans la charte-partie.

b) Navires au voyage simple. — La Chambre de Compensation des frets fera connaître périodiquement les conditions d'affrètement applicables aux navires au voyage simple.

L'affrèteur est dispensé de présenter, pour approbation, sa charte-partie à la Chambre de Compensation des frets, mais il ne doit en aucun cas conclure des chartes-parties au voyage simple à des conditions d'affrètement qui ne seraient pas conformes à celles approuvées par ladite Chambre.

Jusqu'à nouvel avis, ces conditions d'affrètement sont celles du tarif du 1<sup>er</sup> mai 1918, publiées au *Journal officiel* du 27 mai 1918, modifiées d'abord par l'acte de limitation des frets du 30 juillet 1918 et, ultérieurement par l'arrêté du 28 novembre 1918, de M. le Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande, publié au *Journal officiel* du 1<sup>er</sup> décembre 1918.

Risques de guerre à la charge de l'armateur.

### III. — SANCTIONS

Toute contravention aux prescriptions ci-dessus énoncées expose les intéressés :

- 1) Au retrait de la licence de navigation;
- 2) A la réquisition de la marchandise à l'arrivée dans les ports français;
- 3) Au refus de la Chambre de Compensation des frets d'accepter la charte-partie à la compensation;
- 4) A la suppression des autorisations d'importation accordées aux intéressés par le Bureau National des Charbons.

Le tout sans préjudice des sanctions pénales encourues par l'armateur, l'affrèteur ou tout autre intéressé.

NOTE. — La correspondance relative aux licences de navigation des navires longs courriers et charbonniers ou aux autorisations de chartes-parties des navires longs courriers doit être adressée au Commissariat des Transports Maritimes et de la Marine Marchande, sous le timbre de la « Direction des Transports Maritimes, bureau des affrètements, licences et réquisitions », 5, rue de Castiglione.

La correspondance relative à l'approbation des chartes-parties des navires charbonniers doit être adressée à M. le Président de la Chambre de Compensation des frets, 174, boulevard Saint-Germain.

Paris, le 1<sup>er</sup> mars 1919.

*Le Ministre du Commerce, de l'Industrie,  
des Postes et des Télégraphes,  
des Transports Maritimes et  
de la Marine Marchande*

CLÉMENTEL.

*Le Ministre de la Reconstitution Industrielle*

LOUCHEUR.

---

Le ministre de la reconstitution industrielle,

Vu la loi du 22 avril 1916 sur la taxation des charbons et la limitation du cours du fret;

Vu l'avis de la commission centrale de contrôle des prix des charbons d'importation en date du 20 juillet 1919,

Arrête :

Art. 1<sup>er</sup>. — A dater de la publication du présent arrêté les prix de vente des charbons d'importation de provenance anglaise à quai sur wagon ou sur chalands ou péniches au port d'importation ne pourront dépasser le total formé par la somme des trois éléments suivants :

A. — Le prix réel d'achat du charbon franco bord en Angleterre, majoré d'un forfait de 4 1/2 p. 100 représentant les déchets de route et les frais grevant le charbon en Grande-Bretagne, c'est-à-dire la commission d'exportation, les frais de wharf et de mélange au départ, l'assurance maritime et de guerre de la cargaison et des débours la concernant;

B. — Le fret, réellement payé, comprenant les dépenses de transport maritime, les assurances et la commission d'affrètement s'il y a lieu, la participation aux frais de déchargement et les surestaries dans les conditions de détail fixées par le B. N. C., diminué des dégrèvements dont il serait l'objet par application des règlements de la chambre de compensation des frets charbonniers fonctionnant sous le contrôle du B. N. C.

C. — Les frais divers que doit supporter le charbon en France dont le montant maximum, comprenant les droits de douane, statistique, péage et licences, les frais de déchargement, les frais généraux, y compris la rémunération des représentants et agents commissionnaires et le bénéfice des importateurs, est indiqué pour chaque port de France au tableau C annexé au présent arrêté.

Art. 2. — Tout importateur sera tenu de fournir à la Chambre de compensation des frets charbonniers fonctionnant sous le contrôle du B. N. C., tous renseignements nécessaires sur les dépenses du transport maritime pour permettre à celle-ci d'établir le montant de l'élément B du prix du charbon.

Art. 3. — Pour établir le prix des charbons travaillés

en France, après leur importation, il sera ajouté au prix obtenu par l'addition des éléments A, B, C, relatifs à la cargaison d'importation, les suppléments prévus au tableau D, annexés au présent arrêté.

Les prix ainsi obtenus s'appliqueront au poids des livraisons des produits finis; ils sont susceptibles de rabais.

Art. 4. — Le prix de vente des agglomérés fabriqués en France, au moyen des charbons d'importation, sera calculé d'après les règles insérées au tableau E du présent arrêté.

Art. 5. — Les prix de vente des charbons d'importation d'origine anglaise à quai, sur wagon, sur péniches ou chalands en un point quelconque du territoire français autre que le port d'importation ne peuvent dépasser :

a) Si la vente est faite par l'importateur ou son représentant ou agent commissionnaire, les prix calculés au moyen des règles ci-dessus indiquées augmentées des frais de stockage, transport et réexpédition dûment justifiés;

b) Si la vente est faite par tout autre négociant, les prix ci-dessus avec addition supplémentaire d'une somme ne pouvant dépasser 3 fr. par tonne.

Art. 6. — Les prix résultant du présent arrêté ne sont pas applicables au charbon cédé soit par les groupements de consommateurs à leurs membres, soit par les services publics chargés de contribuer au ravitaillement du pays en combustible. Le prix de vente de ces charbons pourra, en conséquence, être fixé sous le contrôle de l'administration à des taux différents de ceux qui résulteraient de l'application du présent arrêté.

Art. 7. — Les arrêtés du 15 juin 1918, du 22 novembre 1918 et du 22 décembre 1918 sont abrogés à dater de l'application du présent arrêté.

Paris, le 7 août 1919.

LOUCHEUR.

# TABLEAU C

VAPEURS OU VOILIERS DE TOUT PAVILLON

ET DE TOUT RÉGIME D'AFFRÈTEMENT

*Frais divers maxima applicables dans chaque port à la tonne de combustible livrée à quai, sur wagon ou sur voitures par lots de moins de 250 tonnes.*

|                                  |       |
|----------------------------------|-------|
| Dunkerque .....                  | 10 95 |
| Gravelines .....                 | 10 95 |
| Calais .....                     | 10 60 |
| Boulogne .....                   | 11 10 |
| Saint-Valéry-sur-Somme .....     | 11 10 |
| Le Tréport .....                 | 11 10 |
| Saint-Valéry-en-Caux .....       | 13 10 |
| Dieppe .....                     | 11 15 |
| Fécamp .....                     | 11 10 |
| Le Havre .....                   | 10 70 |
| Duclair-Cautebec .....           | 10 70 |
| Rouen .....                      | 10 80 |
| Honfleur .....                   | 11 60 |
| Trouville .....                  | 11 60 |
| Caen .....                       | 11 10 |
| Courseulles-Port-en-Bessin ..... | 11 10 |
| Isigny-Carentan .....            | 11 10 |
| Cherbourg .....                  | 12 10 |
| Granville .....                  | 11 10 |
| Saint-Malo-Saint-Servan .....    | 11 10 |
| Saint-Brieuc .....               | 11 10 |
| Le Lège .....                    | 11 10 |
| Morlaix .....                    | 11 10 |
| Brest .....                      | 11 10 |

Autres ports non dénommés entre Dunkerque et

|                            |       |
|----------------------------|-------|
| Brest .....                | 11 10 |
| Quimper .....              | 11 50 |
| Lorient .....              | 12 10 |
| Hennebont .....            | 12 10 |
| Saint-Nazaire .....        | 10 60 |
| Coueron .....              | 10 60 |
| Nantes-Chantenay .....     | 12 10 |
| Les Sables .....           | 12 10 |
| Marans .....               | 11 10 |
| La Rochelle .....          | 11 10 |
| La Pallice .....           | 11 10 |
| Tonnay-Charente .....      | 11 10 |
| Rochefort .....            | 11 10 |
| Mortagne-sur-Gironde ..... | 11 60 |
| Bordeaux-Pauillac .....    | 12 10 |
| Arcachon .....             | 12 10 |
| Bayonne .....              | 11 60 |

Autres ports non dénommés entre Brest et

|                                               |       |
|-----------------------------------------------|-------|
| Bayonne .....                                 | 12 10 |
| Marseille et autres ports méditerranéens..... | 10 90 |

Une réduction de 50 centimes par tonne est applicable aux lots de 250 tonnes et au-dessus livrés directement des vapeurs par rames de wagons, par chalands ou péniches.

OBSERVATIONS

Saint-Valéry-en-Caux. — Supplément pour les expéditions par fer nécessitant toujours un camionnage par tonne : 4 fr. 50.

Sables-d'Olonne. — Supplément sur le tonnage déchargé en allèges avant l'entrée du navire dans le port. Par tonne : 6 francs.

Agglomérés. — Supplément pour arrivage en Angleterre et déchargement à l'arrivée dans tous les ports. Par tne : 2 fr.

Expéditions différées. — Le tarif C ci-dessus suppose que la marchandise est délivrée du navire de mer, directement à quai, sur wagon ou sur chaland ou péniche.

Les frais de stockage dûment justifiés comme il est dit à l'article 4 de l'arrêté viendront donc s'y ajouter, le cas échéant.

TABLEAU D. — COMBUSTIBLES CLASSÉS

*Supplément de transformation à ajouter par tonne de combustible délivré au prix de revient de la cargaison d'importation, déterminé par les éléments A, B, C.*

1° Ports de Dunkerque à Bayonne, sauf Le Havre, Granville et Cherbourg.

|                                                                                               |       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Anthracite (gailletins, noix, grains) (1) . . . . .                                           | 25 50 |
| Criblés de Cardiff ou charbons similaires de la côte Ouest (2). . . . .                       | 30 »  |
| Criblés de Yorkshire ou d'autres charbons similaires de la côte Est ou d'Ecosse (3) . . . . . | 15 »  |

2° Le Havre, Cherbourg, Granville.

|                                                                                               |       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Anthracite (gailletins, noix, grains) (1) . . . . .                                           | 27 »  |
| Criblés de Cardiff ou charbons similaires de la côte Ouest (2) . . . . .                      | 31 50 |
| Criblés de Yorkshire ou d'autres charbons similaires de la côte Est ou d'Ecosse (3) . . . . . | 16 50 |

---

(1) Les fines de concassage d'anthracite seront vendues

## TABLEAU E

### AGGLOMÉRÉS

Le prix de vente des agglomérés livrés à la sortie des presses ne devra pas dépasser la somme des éléments suivants :

#### *Briquettes*

a) 96 p. 100 du prix de revient des menus d'importation.

b) 8 p. 100 du prix de revient du brai.

c) Frais de transport depuis le navire importateur jusqu'à l'usine, mise en parc comprise, suivant renvoi ci-après, montrant les frais applicables à chaque usine du littoral.

d) Frais de fabrication proprement dits à raison de 12 fr. 10 par tonne.

#### *Boulets*

Les boulets seront vendus au prix des briquettes, majorés de 2 francs par tonne.

---

ou entreront dans la fabrication d'agglomérés au prix de la cargaison d'importation.

(2) Les poussières de Cardiff ou de Yorkshire et qualités similaires provenant des usines de criblage, seront vendus ou entreront dans la fabrication d'agglomérés aux prix de la cargaison d'importation, diminué de 13 fr. 50. Les charbons classés extraits après criblage des cargaisons de menus importés pour l'agglomération seront, après élimination de tous schistes et stériles, vendus au prix des charbons criblés de même origine.

(3) Les noisettes lavées provenant du criblage des menus d'importation seront facturées au prix de ces menus, majoré de 25 fr. par tonne.

OBSERVATIONS

I. — En cas d'expéditions différées, il pourra être tenu compte, à titre de frais de stockage et de reprise, d'un supplément de 3 francs maximum par tonne d'agglomérés non livrés à la sortie des presses.

II. — En cas d'agglomération de menus fournis par des tiers, le prix à façon par tonne d'agglomérés livrés pour 96 p. 100 de menus, fournis à la porte de l'usine, comprendra en outre de la fourniture de 7 p. 100 de brai (*b*) les frais de fabrication proprement dits à raison de 12 fr. 10 par tonne (*d*) et, s'il y a lieu, les frais de stockage comme ci-dessus.

III. — Les gaillettes provenant du criblage des menus fournis par un tiers seraient reprises par le fabricant au prix de revient de ces menus livrés à la porte de l'usine.

OBSERVATIONS

I. — Les prix ci-dessus sont des maxima ne pouvant être dépassés en aucun cas; ils sont applicables à une tonne de charbons d'importation quelle que soit sa qualité et son calibrage et ils tiennent compte de toutes sujétions et notamment de celles résultant du travail de nuit ainsi que de l'assurance contre l'incendie.

II. — Les prix « dépôt en chantier » sont applicables toutes les fois qu'il y a camionnage ou transport entre le quai et le parc de stockage, les prix comprennent les frais : 1° de chargement des charbons le long du quai; 2° de transport (camions, tombereaux, chemins de fer, gabares, etc.); 3° de déchargement dans le chantier; 4° de relevage; 5° de rechargement soit sur wagons, sur péniches ou sur tombeareaux; 6° de transport jusqu'à la sortie du chantier (aiguille de raccordement pour les parcs reliés à la voie ferrée).

III. — Pour les briquettes, les prix ci-dessus sont uniformément majorés de 1 fr. par tonne.

IV. — Les frais de magasinage en chantier sont uniformément fixés à 50 centimes par tonne et par mois; ils ne commencent à courir qu'à partir du deuxième mois et, à partir de ce moment, ils sont dus en totalité pour tout mois commencé.

---

TABLEAU I. Prix maximum des frais de stockage et de reprise du stock en cas d'expéditions différées

| PORTS                            | CAS<br>où le charbon a été mis en dépôt provisoire à quai.<br>REPRISE ET CHARGEMENT |               |               | CAS<br>où le charbon a été mis en dépôt provisoire sur péniches ou gabares.<br>REPRISE et CHARGEMENT sur wagons. |               |               | CAS<br>où le charbon a été mis dans un chantier.<br>CONDUITE, REPRISE ET CHARGEMENT |               |               |
|----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|
|                                  | sur wagons.                                                                         | sur péniches. | sur voitures. | sur wagons.                                                                                                      | sur péniches. | sur voitures. | sur wagons.                                                                         | sur péniches. | sur voitures. |
|                                  | 2 75                                                                                | 2 75          | 2 75          | 2 75                                                                                                             | 2 75          | 2 75          | 8 75                                                                                | 8 75          | 5 75          |
| Dunkerque .....                  | 2 75                                                                                | 2 75          | 2 75          | 2 75                                                                                                             | 2 75          | 2 75          | 8 75                                                                                | 8 75          | 5 75          |
| Gravelines .....                 | 2 75                                                                                | 2 75          | 2 75          | 2 75                                                                                                             | 2 75          | 2 75          | 8 75                                                                                | 8 75          | 5 75          |
| Calais .....                     | 3 »                                                                                 | 3 »           | 3 »           | 3 »                                                                                                              | 3 50          | 3 50          | »                                                                                   | »             | »             |
| Boulogne .....                   | 1 25                                                                                | »             | »             | »                                                                                                                | »             | »             | 8 »                                                                                 | »             | 6 25          |
| Saint-Valéry-sur-Somme .....     | (1) 3 »                                                                             | 3 75          | 2 75          | 2 75                                                                                                             | »             | »             | (1) 3 50                                                                            | 4 25          | 3 50          |
| Le Tréport .....                 | 2 »                                                                                 | »             | »             | »                                                                                                                | »             | »             | »                                                                                   | »             | »             |
| Dieppe .....                     | »                                                                                   | »             | »             | »                                                                                                                | »             | »             | »                                                                                   | »             | »             |
| Fécamp .....                     | 2 »                                                                                 | »             | 1 75          | 1 75                                                                                                             | »             | »             | 5 »                                                                                 | »             | »             |
| Le Havre .....                   | 1 90                                                                                | »             | 1 90          | 1 90                                                                                                             | »             | »             | 11 »                                                                                | »             | 8 »           |
| Rouen .....                      | 2 50                                                                                | 2 25          | 2 »           | 2 »                                                                                                              | 3 »           | »             | 11 »                                                                                | »             | 7 »           |
| Honfleur .....                   | 3 »                                                                                 | (2) 2 50      | 3 »           | 3 »                                                                                                              | (3) 3 »       | »             | 5 »                                                                                 | 5 »           | »             |
| Trouville .....                  | 3 »                                                                                 | 3 »           | 3 »           | 3 »                                                                                                              | »             | »             | 4 »                                                                                 | 4 »           | 4 »           |
| Caen-Isigny .....                | 3 50                                                                                | 3 50          | 3 50          | 3 50                                                                                                             | »             | »             | »                                                                                   | »             | »             |
| Port-en-Bessin .....             | 2 50                                                                                | »             | 2 50          | 2 50                                                                                                             | »             | »             | (4) 4 »                                                                             | »             | (4) 4 »       |
| Courseulles .....                | »                                                                                   | »             | »             | »                                                                                                                | »             | »             | »                                                                                   | »             | »             |
| Cherbourg .....                  | 7 »                                                                                 | »             | 2 »           | 2 »                                                                                                              | »             | »             | 12 »                                                                                | »             | 7 »           |
| Granville .....                  | 2 »                                                                                 | »             | »             | »                                                                                                                | »             | »             | (5) 7 50                                                                            | »             | (5) 5 »       |
| Saint-Malo .....                 | 3 »                                                                                 | 3 »           | 3 »           | 3 »                                                                                                              | »             | »             | 5 »                                                                                 | »             | 5 »           |
| Saint-Brieuc .....               | 2 »                                                                                 | 4 »           | 2 »           | 2 »                                                                                                              | »             | »             | 5 50                                                                                | 5 50          | 6 50          |
| Brest .....                      | 2 »                                                                                 | (6) 2 »       | 2 »           | 2 »                                                                                                              | »             | »             | 6 25                                                                                | 6 25          | 4 25          |
| Lorient .....                    | 3 50                                                                                | 3 50          | 3 50          | 3 50                                                                                                             | 2 »           | »             | 5 50                                                                                | 6 75          | 5 50          |
| Saint-Nazaire .....              | 2 50                                                                                | 3 50          | 2 50          | 2 50                                                                                                             | 3 »           | »             | 5 »                                                                                 | »             | 5 »           |
| Nantes-les-Sables-d'Olonne ..... | 2 80                                                                                | 2 80          | 2 80          | 2 80                                                                                                             | 3 »           | »             | 5 60                                                                                | 5 60          | 5 60          |
| La Pallice .....                 | »                                                                                   | »             | »             | »                                                                                                                | »             | »             | 7 50                                                                                | 11 »          | 7 50          |
| La Rochelle .....                | »                                                                                   | »             | »             | »                                                                                                                | »             | »             | 6 »                                                                                 | »             | 6 »           |
| Rochefort .....                  | »                                                                                   | »             | »             | »                                                                                                                | »             | »             | 6 »                                                                                 | 9 50          | 6 »           |
| Tonnay-Charente .....            | »                                                                                   | »             | »             | »                                                                                                                | »             | »             | 6 »                                                                                 | 9 50          | 6 »           |
| Bordeaux .....                   | 3 »                                                                                 | 4 »           | 3 »           | 3 »                                                                                                              | »             | »             | 8 »                                                                                 | 9 »           | 8 »           |
| Bayonne .....                    | 4 »                                                                                 | 4 »           | 4 »           | 4 »                                                                                                              | 5 20          | »             | 9 »                                                                                 | (7) 9 »       | (7) 9 »       |

OBSERVATIONS

- (1) Prix à majorer de 0 fr. 50 si les réexpéditions sont faites quand les transports sont faits par tombereau.
- (2) Prix à majorer de 3 fr. s'il y a camionnage.
- (3) Prix à majorer de 0 fr. 50 si les réexpéditions sont faites dans le bassin fluvial.
- (4) Prix à majorer de 1 fr. pour les ports de Caen et d'Isigny
- (5) Prix à majorer de 1 fr. 25 si les chantiers sont en dehors du périmètre des bassins.
- (6) Prix à majorer de 1 fr., s'il y a camionnage.
- (7) Prix à majorer de 1 fr.50 pour les chantiers de la société maritime et commerciale.

MINISTÈRE DE LA RECONSTITUTION  
INDUSTRIELLE

Le ministre de la reconstitution industrielle,

Vu la loi du 22 avril 1916 sur la taxation des charbons et la limitation des cours du fret;

Vu les décrets du 4 décembre 1914, 5 février 1916 et 7 janvier 1918 relatifs au compte spécial des Chemins de fer de l'Etat;

Vu le décret du 4 juillet 1917, rattachant au ministère de l'armement les services de l'importation des combustibles minéraux et du ravitaillement général en combustible de toute nature;

Vu le décret du 26 novembre 1918 portant transformation du ministère de l'armement et des fabrications de guerre en un ministère de la reconstitution industrielle et fixant les attributions de ce ministère;

Vu l'arrêté du ministre de l'armement et des fabrications de guerre du 15 juin 1918 relatif à la compensation des frets et à la taxation des charbons d'importation;

Vu l'arrêté du ministre de l'armement et des fabrications de guerre du 22 novembre 1918 revisant la taxation fixée par l'arrêté du 15 juin 1918 pour les charbons d'importation et le transport des brais;

Vu l'arrêté du ministre de la reconstitution industrielle du 22 décembre 1918 revisant la taxation fixée par l'arrêté du 22 novembre 1918 pour les charbons d'importation et le transport des brais;

Vu l'arrêté du ministre de la reconstitution industrielle du 27 juin 1919 annulant à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1919 la compensation des brais destinés à l'agglomération et le tableau E annexé à l'arrêté du ministre de la reconstitution industrielle du 22 novembre 1918;

Vu la loi du 14 novembre 1919 prorogeant la validité des lois relatives à l'importation, à la taxation et à la réquisition des combustibles minéraux,

Arrête :

*Article unique.* — Les prix compensés du transport maritime des charbons et des agglomérés entre les divers ports de la Grande-Bretagne et les divers ports de France fixés par l'arrêté du ministre de la reconstitution industrielle du 22 décembre 1918 sont à dater du 1<sup>er</sup> décembre 1919, augmentés de 30 fr. par tonne.

Paris, le 10 décembre 1919.

(J. O., 18 décembre 1919.)

LOUCHEUR.

---

Le ministre de la reconstitution industrielle,

Vu l'arrêté ministériel du 15 juin 1918 relatif à la compensation des frets pour les charbons importés et notamment les deux derniers paragraphes de l'article 3 ainsi conçu :

« Une chambre de compensation, fonctionnant sous le contrôle du bureau national des charbons, sera chargée d'encaisser ou de verser les différences entre le prix réel de chaque transport maritime et le prix compensé fixé par le tableau B.

« Le solde créditeur ou débiteur des opérations de compensation sera imputé au compte spécial des chemins de fer de l'Etat » ;

Vu les statuts de la chambre de compensation des frets charbonniers approuvés par lettre du 23 mai 1918,

n° 9112 P., par le ministre de l'armement et des fabrications de guerre, et notamment les articles 3, 4, 40 et 41;

Vu le décret du 26 novembre 1918 portant transformation du ministère de l'armement et des fabrications de guerre en un ministère de la reconstitution industrielle et fixant les attributions de ce ministère;

Vu le décret du 17 septembre 1919 maintenant en vigueur les décrets des 4 décembre 1914, 5 février 1916 et 7 janvier 1918 relatifs au compte spécial des chemins de fer de l'Etat,

**Arrête :**

Art. 1<sup>er</sup>. — Les opérations de compensation des frets charbonniers prévues par l'arrêté ministériel du 15 juin 1918 cesseront le 31 décembre 1919 inclusivement.

Art. 2. — La chambre de compensation des frets charbonniers sera dissoute le 1<sup>er</sup> janvier 1920, sous réserve de liquidation des règlements de compensation des cargaisons arrivés dans les ports français jusqu'au 31 décembre 1919 inclusivement.

A Paris, le 29 décembre 1919.

LOUCHEUR.

---

TABLE DES MATIERES

---

|                                                                                                    | PAGES |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| INTRODUCTION. — Le ravitaillement en charbon pendant la guerre .....                               | 6     |
| CHAPITRE I. — Le régime des frets antérieurement à la création de la Chambre de Compensation ..... | 11    |
| CHAPITRE II. — La création de la Chambre de Compensation .....                                     | 28    |
| CHAPITRE III. — Du fondement légal des opérations de la Chambre de Compensation des frets .....    | 39    |
| CHAPITRE IV. — La forme juridique de la Chambre de Compensation des frets ....                     | 55    |
| CHAPITRE V. — Du caractère de la Chambre de Compensation des frets .....                           | 62    |
| CHAPITRE VI. — Organisation de la Chambre de Compensation des frets .....                          | 78    |
| CHAPITRE VII. — Fonctionnement de la Chambre de Compensation des frets .....                       | 84    |
| CHAPITRE VIII. — Le domaine de l'activité de la Chambre de Compensation .....                      | 99    |
| CHAPITRE IX. — La taxation des frets .....                                                         | 107   |
| CHAPITRE X. — Les surestaries .....                                                                | 123   |
| CHAPITRE XI. — Les assurances .....                                                                | 135   |
| CHAPITRE XII. — Les autres dépenses admises à compensation .....                                   | 156   |
| CHAPITRE XIII. — Le contrôle des affrètements .....                                                | 167   |
| CHAPITRE XIV. — L'activité de la Chambre de Compensation .....                                     | 172   |
| CHAPITRE XV. — Conclusion .....                                                                    | 179   |





